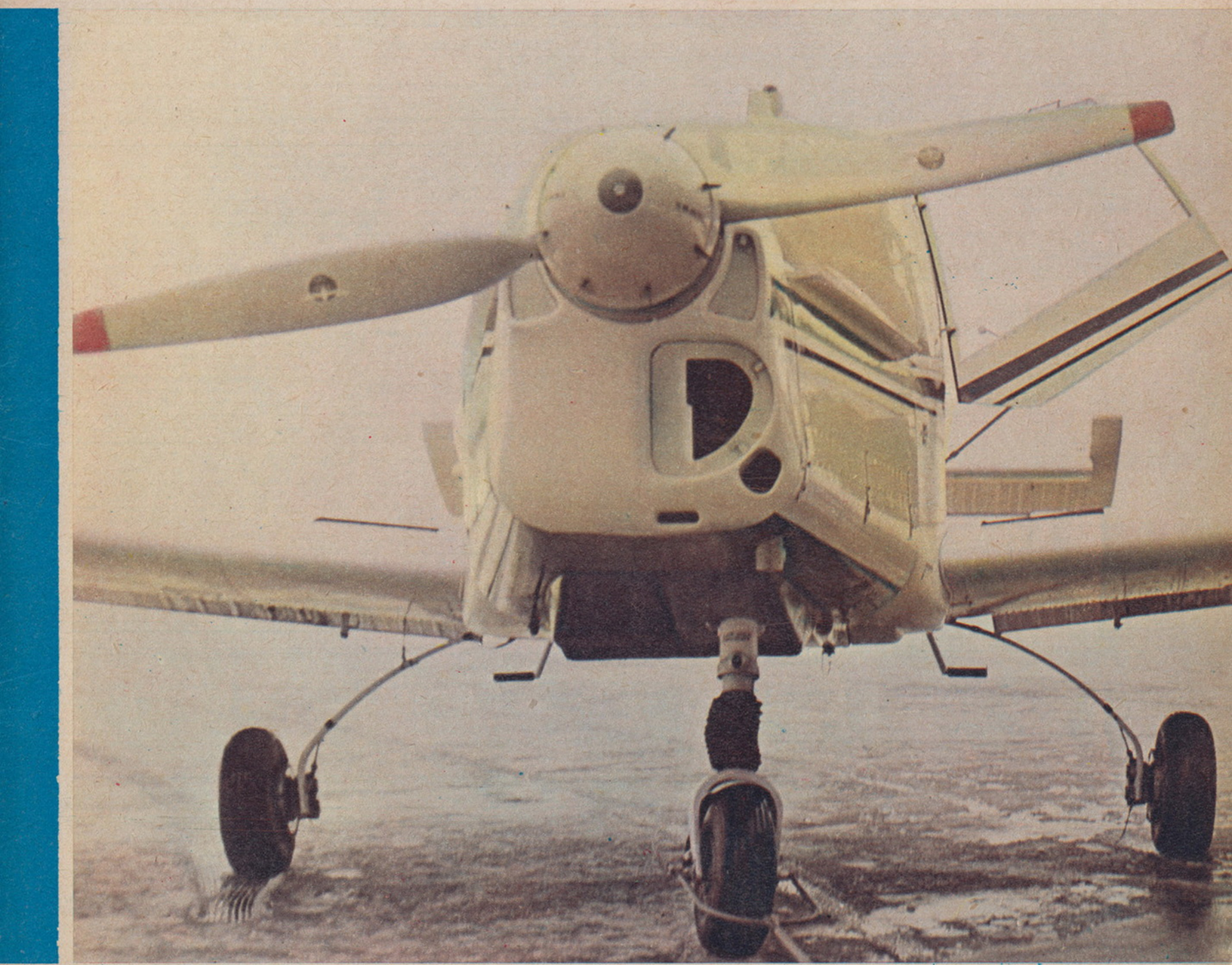
TYGODNIK • 15.02.1976

CENA 3 ZŁ

7
1284

SKRZYDLATA POLSKA



ZLINY-42 W AEROKLUBACH

Z LOTU PO KRAJU

DZIEŃ TRANSPORTOWCA I DROGOWCA 1976

Pod przewodnictwem Podsekretarza Stanu **Stanisława Mroczka** odbyło się w Ministerstwie Komunikacji inauguracyjne posiedzenie Komitetu Organizacyjnego Obchodów Dnia Transportowca i Drogowca w 1976 r. Dzień ten obchodzony tradycyjnie w ostatnią niedzielę kwietnia zbiega się w tym roku z 70-leciem istnienia Związku Transportowców, ponieważ rok 1906 został uznany za początek organizowania się klasowego ruchu zawodowego, którego tradycje kontynuuje Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców PRL.

NIE BĘDZIE TURYSTYCZNYCH LOTÓW SAMOLOTOWYCH NAD TATRAMI

Władze Zakopanego oświadczyły niedawno, że nad Tatrami nie będą mogły się odbywać turystyczne przeloty samolotowe. Mogą nad nimi latać jedynie śmigłowce niosące pomoc i ratunek w czasie wypadków w górach.

X (XV) LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE

W dniach 2–8 lutego br. rozegrano na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu X (XV) Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, jedyną tego typu imprezę w Europie. Protektorat nad zawodami objął wojewoda lubelski mgr **Mieczysław Stępień**. Startowały 23 załogi z 20 aeroklubów na samolotach Jak-12 i PZL-101 „Gawron".

Zwycięzcą I konkurencji, rozegranej na trasie 170 km, została startująca na „Gawronie" załoga Aeroklubu Robotniczego w Świdniku: pil. **Ryszard Kasperek** i nawig. **Eugeniusz Milcarz** – 677,3 pkt.; drugie miejsce ex aequo zajęli: **Bernard Klimasz** – **Krzysztof Kalinowski** – (CWL–Leszno) oraz **Stanisław Marliński** z **Anną Kaczyńską** (Piotrków Tryb.) – po 514,4 pkt.

Ostateczne wyniki i relację z zawodów zimowych naszego specjalnego wysłannika zamieścimy w następnych numerach.

29 LUTEGO — ZJAZD KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH WE WROCŁAWIU

W Klubie Dziennikarza we Wrocławiu obradował 27 stycznia br. Zarząd Krajowy Klubu Twórców Lotniczych przy Aeroklubie PRL. W toku obrad podjęto uchwałę o zwołaniu w niedzielę 29 lutego 1976 r. we Wrocławiu II Krajowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego Klubu Twórców Lotniczych. Porządek obrad Zjazdu przewiduje m.in. referat ustępującego Zarządu Krajowego, dyskusję i wybór nowych władz KTL. W przeddzień Zjazdu, 28 lutego, w stolicy Dolnego Śląska zbierze się na swe ostatnie posiedzenie Zarząd Krajowy KTL, który zatwierdzi odpowiednie dokumenty na Zjazd KTL.

PRACOWITY ROK WYDZIAŁU USŁUG AGROLOTNICZYCH WSK „PZL" W ŚWIDNIKU

Pracowicie zapowiada się bieżący rok dla pilotów wydziału usług agrolotniczych Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Świdniku. W porównaniu do 1975 roku, kiedy pracowano dwoma śmigłowcami Mi-2, opylając i opryskując środkami chemicznymi uprawy kombinatów PGR w województwie opolskim, a częściowo także lubelskim, tegoroczny kontrakt przewiduje już zaangażowanie 4 śmigłowców. Spędzą one w powietrzu łącznie 1 200 godzin, pracując nad polami opolskich PGR-ów, które są najlepiej przygotowane do współpracy z agrolotnictwem.

Prócz działań na terenie kraju, usługi świdnickich śmigłowców rolniczych będą także eksportowane. Między innymi 7 śmigłowców Mi-2 podejmie pracę w Iranie i Libii, a wartość tego kontraktu opiewa na 2 miliony złotych. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Świdniku otrzymała także inne oferty zagraniczne na podjęcie prac agrolotniczych, ale ich przyjęcie do realizacji uzależnione jest od wzrostu ilości sprzętu przystosowanego do obsługi rolnictwa. (chwał).

POSIEDZENIE KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

Kolejne posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL odbyło się 29 stycznia br. Tematem obrad były m.in. wyniki działalności szybowcowej w 1975 r. oraz plany na 1976 r., kalendarz imprez krajowych i zagranicznych, przygotowania do udziału w XV Szybowcowych Mistrzostwach Świata, system klas w szybowcowych mistrzostwach Polski i zasady wyłaniania kadry narodowej.

Komisja zaproponowała Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL kandydaturę **Janusza Centki** do medalu im. Czesława Tańskiego za 1975 r. Ustanowił on 1 czerwca 1975 r. w jednym locie 2 rekordy Polski: prędkość przelotu po trasie trójkąta 750 km – 93,072 km/h oraz odległość przelotu po trasie trójkątnej – 769,4 km.

Poza tym ustalono na posiedzeniu listy zawodników I i II ligi na 1976 r. oraz wytypowano pilotów mających startować w zawodach za granicą. Rozpatrzono też wnioski o tytuły mistrzów sportu.

KONFERENCJA AEROKLUBU PRL W SPRAWIE ROZWOJU LOTNIARSTWA W POLSCE

Zarząd Główny Aeroklubu PRL zorganizował 3 lutego br. w Warszawie konferencję poświęconą przedyskutowaniu i ustaleniu kierunków rozwoju i perspektyw lotniarstwa w Polsce. Wzięli w niej udział przedstawiciele zainteresowanych instytucji i organizacji oraz lotniarze z kilku ośrodków w kraju. Obecny był wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego MK mgr inż. **Aureliusz Misiorek**.

Konferencji przewodniczył sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk. dypl. pil. **Mieczysław Goworek**, a założenia organizacji i rozwoju lotniarstwa w APRL zreferował wiceprezes Zarządu Głównego APRL doc. dr inż. **Bohdan Jancelewicz**. W toku obrad zabrał głos wicedyrektor CZLC mgr inż. A. Misiorek. W dyskusji przedstawiciele środowisk lotniarskich zgłosili interesujące propozycje, m.in. w sprawie organizacji obozów szkoleniowych, produkcji seryjnej standardowych lotni i zawodów lotni. Na zakończenie obrad zgłoszono kandydatów do nowej komisji specjalistycznej APRL – lotni, która Zarząd Główny Aeroklubu PRL powoła w 5-osobowym składzie na swym plenum 12 lutego.

Obszerniej o konferencji napiszemy w następnych numerach.

SAMOLOTOWY ZWIAD GEOLOGICZNY NAD POLSKĄ

Przedsiębiorstwo poszukiwań geofizycznych w Warszawie podejmuje systematyczne badania aerogeofizyczne. Samoloty wyposażone w odpowiednie przyrządy geofizyczne i nawigacyjne umożliwiają bardzo precyzyjne loty wzdłuż określonych profili badawczych i na stałej wysokości. Dokonują one m.in. pomiarów magnetometrycznych i radiometrycznych. Planuje się wykonanie ponad 10 tys. km przelotów w różnych rejonach Polski, m.in. w południowej części kraju, na Wybrzeżu i nad południowym Bałtykiem. Lotnicze badania geofizyczne mają duże znaczenie dla geologii.

LUTOWY TELEWIZYJNY „MAGAZYN LOTNICZY"

Nadany 1 lutego w programie II Telewizji (14.40) kolejny „Magazyn Lotniczy" Wrocławskiego Ośrodka Telewizyjnego przyniósł szereg interesujących pozycji. Otworzył go krótki reportaż z krakowskiego Muzeum Lotnictwa i Astronautyki jako zapowiedź nowego cyklu pt. „Eksponaty żyją", który redakcja zamierza wprowadzić od marca br. W kolejnych pozycjach „Magazynu" zaprezentowano m.in. nowy aeroklubowy samolot Zlin-42 M oraz reportaże z produkcji szybowców w zakładach wrocławskich, z Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych w Zamościu i z Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Gościem kawiarenki był tym razem płk **Eugeniusz Banaszczyk**, z którym interesującą rozmowę przeprowadził **Wiesław Fuglewicz**. Program „Magazynu Lotniczego" prowadził jak zwykle **Henryk Pacha**, który był też autorem jego scenariusza. Realizacja – **Cezary Łagiewski**.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- POLSKA SPECJALNOŚĆ — SILNIKI LOTNICZE
- SZYBOWCOWY TOR PRZESZKÓD
- JAN WRÓBLEWSKI ZAPOWIADA ATAK NA 1000 KILOMETRÓW
- REKORDOWY SAMOLOT RADZIECKI
- 33 ŚMIAŁYCH NA SZCZYCIE NOSALA
- POD SKRZYDŁAMI BAŁTYK

NASZA OKŁADKA:

Pierwsza partia zakupionych w Czechosłowacji samolotów szkolno-treningowych Zlin-42 M już w końcu ub. r. dotarła do naszych aeroklubów regionalnych. W br. spodziewane są dalsze dostawy. Na zdjęciach: Zlin-42 M znajdujący się w Aeroklubie Warszawskim.

Zdjęcia: Bernard Koszewski

NA HORYZONCIE

INICJATYWY I ZAANGAŻOWANIE

Pytanie, czy mamy rezerwy? — jest retoryczne. Oczywiście, że mamy. Dowodzą tego najdobitniej przykłady z lat ubiegłych. Sięgnięto po nie z powodzeniem w przemyśle i transporcie lotniczym. Przemysł lotniczy w efekcie inicjatyw i zaangażowania bardzo wielu ludzi — robotników, mistrzów, techników i inżynierów — dał gospodarce narodowej produkcję dodatkową o wielomilionowej wartości. Wyprodukowano ponad plan, na rynek i na eksport, wiele somolotów, śmigłowców, silników i innych wyrobów. W transporcie lotniczym zwiększono przewozy pasażerów o ponad 60 procent.

A w lotnictwie sportowym — czy nie sięgnięto do rezerw? Chociaż w tej dziedzinie lotnictwa produkcja jest nietypowa, to jednak i na tym odcinku obserwujemy uruchamianie rezerw. Przecież przy nie zwiększonych środkach budżetowych Aeroklubu PRL powstały nowe aerokluby, np. w Lubinie, Kętrzynie, Dęblinie i w Zamościu, chociaż trzeba przyznać, że ośrodki te mają zamożnych patronów. Nie zmienia to w niczym faktu, że powstały one, podobnie jak i najmłodszy Aeroklub w Piotrkowie, dzięki inicjatywie i zaangażowaniu ludzi różnych środowisk. Rozwijają się one z powodzeniem, skupiając wokół siebie coraz więcej młodzieży rozmiłowanej w lotnictwie.

Rok 1975 przyniósł naszemu lotnictwu sportowemu tak dobre wyniki, ponieważ — pomijając już wyjątkowo korzystne warunki atmosferyczne — lepiej eksploatowano sprzęt i efektywniej organizowano pracę szkoleniowo-sportową w aeroklubach i ośrodkach wyczynowych, a więc uruchamiano rezerwy. Stało się to możliwe również dzięki społecznemu zaangażowaniu licznego aktywu — sportowców i działaczy aeroklubowych.

Z początkiem tego roku Aeroklub PRL objął patronat nad lotniarstwem powszechnym i sportowym, wprowadza tę nową dziedzinę sportu lotniczego do aeroklubów, licząc przy tym w dużej mierze na społeczną aktywność działaczy i sympatyków lotniarstwa, gdyż dodatkowych środków na rozwój tej dziedziny nikt APRL-owi z pewnością nie da. Nie inaczej można to odczytać, jak uruchamianie rezerw nowych entuzjastów latania, co ma szczególne znaczenie, ponieważ dotyczy bezpośrednio zarówno młodych jak i starszych. W ten sposób stowarzyszenie atrakcyjniej oddziaływać będzie na wzbudzanie zainteresowań lotniczych i zwiększać swoje szeregi.

To tylko kilka wybranych przykładów. Znalazłoby się więcej.

W lotnictwie naszym wystartowaliśmy w obecną pięciolatkę z dobrych pozycji. Nowe zadania nie są wcale łatwe, a pomnażanie dotychczasowego dorobku o wiele trudniejsze. Sprawą o dużym znaczeniu jest maksymalna mobilizacja sił i dalsza poprawa stylu pracy we wszystkich dziedzinach naszego lotnictwa. Jak popularnie się mówi, liczy się każdy dzień i każda godzina, aby coraz lepiej i efektywniej wykorzystywać w naszej lotniczej działalności wszystko to, czym dysponujemy. A dysponujemy drogocennym sprzętem i wielkimi zespołami rozmiłowanych w lotnictwie ludzi. W nich ogromny ładunek inicjatyw i zaangażowania.

Kiedy więc pytamy, czy mamy rezerwy? — odpowiedź musi być jednoznaczna. Mamy. Spójrzmy tylko uważnie na siebie, obejrzyjmy się dookoła, a przekonamy się, jak wiele jeszcze możemy zrobić lepiej i efektywniej. Jest to powszechny wymóg, zadania nie tylko na dziś i jutro — ale na stałe.

Ikarus

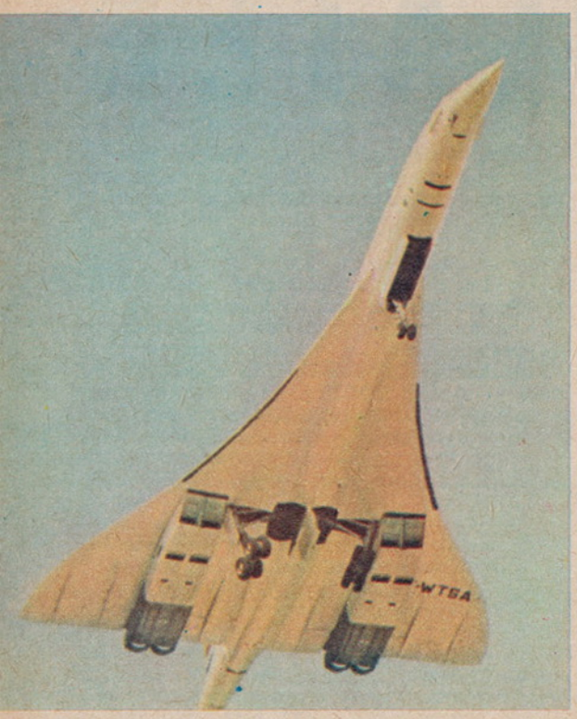
WIELKI SKOK „CONCORDE"

21 stycznia, a była to środa, o godzinie 12.40 czasu warszawskiego, z londyńskiego lotniska Heathrow i podparyskiego portu Roissy-en-France wystartowały do pierwszych regularnych lotów pasażerskich dwa samoloty naddźwiękowe „Concorde", wspólne dzieło francuskiego i brytyjskiego przemysłu lotniczego. Samolot w barwach brytyjskich poleciał do Bahrajnu, a samolot francuski do Rio de Janeiro.

W historii transportu powietrznego data rozpoczęcia pierwszych regularnych lotów pasażerskich, podobnie jak data pierwszych regularnych lotów transportowych radzieckiego Tu-144, już została zapisana wielkimi zgłoskami. Staliśmy się świadkami rozpoczęcia ery lotów naddźwiękowych w lotnictwie cywilnym.

Trzynaście lat temu podpisano umowę między Francją i Wielką Brytanią. Rozpoczęto budowę samolotu nowej zupełnie konstrukcji. Przez szereg lat borykano się z wszelkimi trudnościami zarówno organizacyjnymi, technicznymi, jak i gospodarczymi, a nawet politycznymi. Przedłużające się próby naziemne i w locie wytrącały z równowagi wielu ludzi z obu stron Kanału La Manche, szczególnie tych, którym obce były sprawy techniki lotniczej i którym wydawało się, że z samolotem można podobnie jak z budową domu, albo krzesełka, gdzie wszystko już jest wiadome i wypróbowane — tylko zabierać się do roboty. Próby istotnie trwały długo, ale tylko dlatego, że konstrukcja była niezwykła i wszystko wymagało wielokrotnego sprawdzenia. Podobnie zresztą sprawa się przedstawiała z radzieckim Tu-144, który starannie, precyzyjnie przygotowywany był do eksploatacji.

Narodziny „Concorde" nie były łatwe. Ciągle powstawały trudności, wydawałoby się nie do przezwyciężenia: wystarczył strajk pracowników, ostrzejsze bardziej słowa polityka, który akurat miał szansę dojścia do władzy, niepowodzenie techniczne czy nawet zerwanie się jakiegoś przewodu przez prosty przypadek, aby prasa i wszystkie inne środki masowego przekazu w wielu krajach podnosiły niezwykły lament. Jeszcze podczas budowy samolotu wynajdywano przeróżne sposoby, aby zdyskredytować konstrukcję wobec opinii publicznej. Z solidnej liczby zamówień na „Concorde" zaczęły się powoli wycofywać co ostrożniejsze i chyba mniej samodzielne towarzystwa lotnicze. Dla jednych samolot był za drogi, dla innych za głośny, jeszcze dla innych nieekonomiczny, a byli chyba i tacy, którzy narzekali na zbyt małą prędkość(!). Gdy „Concorde" kończył próby w locie, wykonując piękne, propagandowe przy okazji, przeloty nad Atlantykiem i gdy na prawdę okazało się, że można zjeść śniadanie w Paryżu, a na obiad polecieć do Rio de Janeiro, by zdążyć jeszcze na podwieczorek z powrotem do Paryża, przeciwnicy „Concorde" wyciągnęli najgrubsze z grubych zarzuty: samolot zagraża naturalnemu środowisku Człowieka. Kropka, koniec dyskusji.



Najwięksi specjaliści wypowiadali się na temat zrywania jakoby warstwy ozonu w górnych warstwach atmosfery przez silniki samolotu i latanie z prędkością większą od dźwięku. Oczywiście, najwięcej głosów krytycznych pochodziło zawsze z krajów, gdzie jeszcze tak szybkich samolotów nie zbudowano dla potrzeb cywilnych.

Przeglądając bogatą „literaturę faktu" dotyczącą „Concorde", można by wysnuć dwa wnioski: albo samolot jest genialny, nowatorski — albo też już sam pomysł jego budowy był zbrodnią przeciwko całej ludzkości! Mimo woli przypominają się znane historykom techniki fakty sprzed wieku, kiedy to pociąg wraz z maszyną parową rozpoczynał równie niełatwą karierę. Nagłówki ówczesnych gazet przestrzegały przed wymysłem szatana, a co bieglejsi specjaliści ostrzegali potencjalnych pasażerów przed nagłą, nieuchronną śmiercią w pudle wagonu kolejowego, mknącego przecież po szynach z zawrotną prędkością... dzisiejszego motoroweru. Zdaniem ekspertów, krowy wystraszone pojawieniem się pociągów przestaną dawać mleko, a zatem zapanuje nie dający się opisać głód na całej kuli ziemskiej... Patrzmy trochę krytycznie na przeróżne wypowiedzi, nie zawsze specjalistów, a więcej polityków, którzy ciągle boją się konkurencji, nie chcą utracić strefy swych wpływów, a często i — dochodów. „Concorde" powstał przecież w państwach kapitalistycznych, gdzie walka o wpływy polityczne, o pieniądze, jest nieubłagana i bezpardonowa. Nie przypadkiem też bardzo dużo szumu było wokół startu „Concorde". Kto by się inaczej zainteresował lotem dwóch samolotów? Kto jest zainteresowany lotem, jak pisze ze zjadliwą satysfakcją jedna z gazet szwajcarskich, kiedy bilet np. na trasie Paryż — Rio kosztuje 12 850 franków (czyli 7 450 franków szwajcarskich). Ta sama gazeta („Neue Zuercher Zeitung" z dn. 23 stycznia br.) omawiając pierwsze loty „Concorde" w komentarzu redakcyjnym pisze dosłownie: „W okresie kiedy w Ameryce trwają prace nad samolotami przyjaznymi dla naturalnego środowiska Człowieka i tanimi w eksploatacji, pojawienie się „Concorde" nazwać można anachronizmem, gdyż samolot ten jest spóźnionym wytworem planowania, które w końcu lat 50-ch oparte było na zupełnie innych założeniach." Wystarczy?

Organ Francuskiej Partii Komunistycznej „Humanite" w niedzielnym dodatku z 14—20 stycznia br. bez osłonek pisze o niechęci amerykańskiego wielkiego biznesu do „Concorde". Nie dość, że wąchamy wasze pachnidła, pijemy wasze wina, a chcecie jeszcze zatruwać nam atmosferę swoim samolotem — tak mniej więcej przedstawiano w Ameryce Płn. sprawę „Concorde", kiedy to nie zapadły decyzje czy samolot ten będzie mógł lądować na terenie USA. Jeśli chodzi o rzekome zniszczenie ozonu, to Francuzi twierdzą, że do tej pory więcej chyba ozonu zniszczyły samoloty bojowe niż zniszczy przyszłościowa flota „Concorde". „Humanite" przypomina, że w okresie kiedy ważyły się losy tego samolotu, komuniści francuscy poparli rządowy program kontynuowania budowy. Na słynnym wiecu w Tuluzie w roku 1973 głośno mówiono, że Nowy Jork nie jest jedynym portem lotniczym świata, a klasa robotnicza Francji budując naddźwiękowy samolot transportowy wie, że przyczynia się do imponującego postępu techniki i zbliżenia między narodami.

Pierwszy lot z Paryża do Rio trwał 6 godzin. Tego samego dnia samolot wrócił do Paryża. Uczestników oficjalnego lotu wraz z 9-osobową załogą gościł następnego dnia prezydent Giscard d'Estaing.

P. E.

ROZMOWA Z PREZESEM ZG APRL gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAWEM JAGIEŁŁO

NA PRZEŁOMIE PIĘCIOLATEK

— Panie Prezesie, dorobek polskiego lotnictwa sportowego w roku ubiegłym, niezwykle bogaty, został już — jak sądzimy — wystarczająco spopularyzowany w kraju i za granicą, także na łamach „Skrzydlatej", mniej natomiast wiadomo o bilansie i dorobku Aeroklubu PRL w minionej pięciolatce. Jeżeli Pan pozwoli, zaczniemy naszą rozmowę od spojrzenia wstecz, na efekty pracy APRL w latach 1971—1975 i, jeżeli to możliwe, może przy tej okazji przedstawi Pan nieco porównań z latami 1966—1970. Czy zgadza się Pan z tym?

— Jak najbardziej. Jest to o tyle ważne, ponieważ w minionym pięcioleciu polscy piloci, skoczkowie spadochronowi, modelarze wiele razy stawali na najwyższym podium w mistrzostwach świata, Europy, krajów socjalistycznych, wpisując kolejne polskie nazwiska do tabel mistrzów i rekordów międzynarodowych. Dorobek ten zasługuje na uznanie.

— Proponuję, żebyśmy mówili kolejno o poszczególnych dziedzinach sportu lotniczego. Jaka była ta miniona pięciolatka dla szybownictwa?

— Szybownictwo polskie w ostatniej pięciolatce osiągnęło dobre wyniki. W początkowym okresie, latach 1971—73, dały się odczuć szczególnie silnie skutki braku sprzętu szybowcowego, których początki i przyczyny datują się zresztą od lat wcześniejszych. Na początku pięciolatki Aeroklub PRL miał około 720 szybowców, przy stałej tendencji dalszego zmniejszania się ich liczby na skutek naturalnych ubytków i minimalnych dostaw. Zaistniała sytuacja wymagała wprowadzenia w działalności szkoleniowo-treningowej określonych przedsięwzięć, pozwalających utrzymać wysoki poziom dotychczasowych osiągnięć. W wyniku przeprowadzonych analiz — słabej produktywności szkolenia w latach 1966—68, w których spośród około 900 szkolonych rocznie podstawowo, zaledwie około 140 osób uzyskało II klasę wyszkolenia, przeciwdziałając tej sytuacji — ograniczono w latach następnych liczbę szkolonych podstawowo do 600—650 rocznie. Kładliśmy przy tym nacisk przede wszystkim na jakość i efektywność szkolenia. Pociągnięcie to dało korzystne rezultaty, podwyższając systematycznie w następych latach liczbę osób uzyskujących określoną klasę wyszkolenia, no i odznak sportowych.

— Czy można prosić o pewne statystyczne przykłady?

— Oczywiście. Weźmy dla przykładu rok 1970 i rok 1975. W 1970 r. uzyskano 159 licencji pilota, w 1975 r. — 331; w 1970 r. mieliśmy 163 złote i srebrne odznaki szybowcowe, a w 1975 — 292; odznak diamentowych było 2 (1970), a w ub. r. było ich 14.

— Interesujące byłyby te same dane za okres obydwu pięciolatek, o których mówimy.

— I tym mogę służyć. W latach 1966—1970 uzyskano 721 licencji pilota, a w ubiegłej pięciolatce — 1200; i analogicznie — 961 odznak złotych i srebrnych (1966—1970) — do 1177 uzyskanych w latach 1971—1975; liczba odznak diamentowych dla obydwu okresów wyraża się: 80 i 99.

— Osiągnięcia niewątpliwe. Nie zmienia to jednak faktu, że utraciliśmy światowe przodownictwo w zdobywaniu odznak diamentowych

— My latamy dużo, ale inni też latają — i to, jak wiadomo, więcej od nas. Dodam jeszcze, że w ubiegłej pięciolatce ustanowiono 10 rekordów międzynarodowych i 29 rekordów krajowych, w poprzedniej — 4 rekordy międzynarodowe i 13 krajowych.

— Jeżeli chodzi o intensywność latania, to narzuca się od razu takie pytanie: Jak kształtowały się w minionym okresie liczby wylatanych godzin przez jeden szybowiec?

— O ile w 1970 r. na jednym egzemplarzu szybowca wylatano średnio 73 godziny, to w 1975 r. — ponad 120 godzin. Łączy się to z ogólnym wzrostem intensywności latania, które zwłaszcza w ubiegłym roku osiągnęło liczby nie notowane dotąd w historii polskiego szybownictwa. W 1975 r. wylatano ponad 79000 godzin i przeleciano około miliona kilometrów. W analogicznym ostatnim roku poprzedniej pięciolatki wylatano 50000 godzin. W latach 1966—70 wylatano ogółem 243000 godzin, w ostatniej pięciolatce natomiast — 313000 godzin. Nastąpił więc wzrost liczby wylatanych godzin o około 29 procent.

— O ile jesteśmy zorientowani, sprzęt dla szybownictwa był podstawowym zagadnieniem, które należało rozwiązać w minionej pięciolatce?

Tak. Było to zagadnienie numer 1, od rozwiązania którego uzależniona była dalsza działalność statutowa Aeroklubu PRL. Dziś możemy śmiało stwierdzić, że na odcinku zaopatrzenia w sprzęt szybowcowy nastąpiła, szczególnie w ostatnich dwóch latach, zdecydowana poprawa. Świadczą o powyższym następujące porównania. O ile w latach 1966—1970 Aeroklub PRL zakupił jedynie 85 szybowców, to w latach 1971—1975 zakupił ich 335. W roku 1975 zakupiono prawie dwukrotnie więcej szybowców niż w całej poprzedniej pięciolatce. Jest to więc duży skok. Był on możliwy dzięki docenianiu i uznaniu przez nasze władze polityczne i administracyjne roli, jaką spełnia Aeroklub PRL. Za tę szczodrą pomoc i życzliwość serdecznie dziękujemy.

— Przejdźmy z kolei do działalności w szkoleniu i sporcie samolotowym.

— Ograniczane możliwości resursowe oraz konieczność oszczędnego gospodarowania paliwami postawiły przed Aeroklubem PRL potrzebę bardziej wnikliwego przeanalizowania planów i efektywności szkolenia samolotowego. Zwiększono dyscyplinę szkolenia. Stosownie do planowanego, dynamicznego rozwoju wszystkich rodzajów lotnictwa cywilnego wychodzimy z założenia, że Aeroklub PRL będzie nadal główną, lub jedyną cywilną organizacją prowadzącą szkolenie podstawowe. Ukierunkowaliśmy to szkolenie przede wszystkim na zaspokajanie potrzeb kadrowych lotnictwa cywilnego oraz wykonywanie zadań na rzecz lotnictwa wojskowego i sportu. Stąd też zwiększyliśmy wymagania w stosunku do kandydatów na szkolenie samolotowe. Rekrutowani są oni przede wszystkim spośród młodych pilotów szybowcowych, o sprawdzonych już walorach moralnych i kwalifikacjach lotniczych. Dla przykładu podam, że w roku 1975 licencje pilota turystycznego uzyskały 143 osoby, a licencje pilota zawodowego II klasy — 125 osób, podczas gdy w 1970 r. licencję pilota turystycznego zdobyło 80 osób a pilota zawodowego — 58 osób.

— Jak te porównania na odcinku samolotowym wyglądają w zestawieniu z dwiema poprzednimi pięciolatkami?

— W okresie całej poprzedniej pięciolatki (1966—1970) licencję pilota turystycznego zdobyły 382 osoby, pilota zawodowego — 216 osób. W ostatniej pięciolatce (1971—1975) licencję pilota turystycznego zdobyło 447 osób, pilota zawodowego — 27 osób. Stanowi to

Prezes ZG Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło jest częstym gościem na lotniskach aeroklubowych, wizytując m.in. różnego rodzaju imprezy lotnicze. Zdjęcia: B. Koszewski

wzrost w licencjach turystycznych o 13 procent, w licencjach zawodowych o około 100 procent. Uległa również zwiększeniu działalność sportowa rajdowo-nawigacyjna i akrobacji samolotowej. Utworzono dwa ośrodki szkolenia samolotowego, co zwiększyło możliwość treningu tak, aby — po osiągnięciu odpowiedniego poziomu przez czołowych zawodników i uzyskaniu odpowiedniego sprzętu — doprowadzić do startu reprezentacji w poważnych imprezach międzynarodowych.

— O tym marzą, oczywiście, nasi kadrowicze, ale stale brak nam jeszcze wysoko wyczynowego sprzętu. A jaka jest sytuacja w średnim wyczynie samolotowym?

— W średnim wyczynie samolotowym udoskonala się system krajowych zawodów rajdowo-nawigacyjnych i w akrobacji lotniczej, dążąc przede wszystkim do podwyższania ich poziomu sportowego. Miernikiem rozwoju średniego wyczynu sportowego są między innymi zdobyte klasy pilota. W latach 1971—1975 zdobyto 196 klas pierwszych i 345 klas drugich. W poprzedniej pięciolatce (1966—1970) klas pierwszych zdobyto 125, drugich 222. Nastąpił więc wzrost w zdobywaniu klas pierwszych — ponad 50 procent i klas drugich — około 60 procent.

— Warto by również przy tej okazji porównać liczby wylatanych godzin przez sekcje samolotowe.

— O ile w 1970 r. wylatano na samolotach 31000 godzin, to w 1975 r. wylatano ich około 41000, co stanowi wzrost o przeszło 35 procent. W ubiegłej pięciolatce wylatano o 12 procent godzin więcej niż w pięciolatce poprzedniej. Zważywszy, że w końcu lat 60-tych zarysował się ostry kryzys sprzętowy grożący radykalnym zmniejszeniem możliwości latania na samolotach, można obecnie stwierdzić, że w bieżącej pięciolatce zarysowała się na tym odcinku pewna poprawa. W liczbach wygląda to następująco: w latach 1966—1970 Aeroklub PRL uzyskał 152 samoloty, zaś w latach 1971—75 — 203 samoloty. Stanowi to wzrost o 33 procent.

— Panie Prezesie, chyba najbardziej dynamicznie w minionej pięciolatce rozwijał się u nas sport spadochronowy?

— Nie ulega wątpliwości. Mówią o tym najlepiej porównania liczbowe. O ile w 1970 r. wykonano 39 tys. skoków, to w 1975 r. wykonano ich ponad 70 tys. W poprzedniej pięciolatce (1966—1970) wykonano ogółem ponad 180 tys. skoków, w ubiegłej było ich około 288 tys. Nastąpił więc wzrost o 60 procent. W ubiegłej pięciolatce uzyskano dwukrotnie więcej licencji niż w poprzedniej. Wyszkolono podstawowo ponad 14000 skoczków, zakupiono około 1500 nowych spadochronów. Polski sport spodochronowy zaliczony jest dzisiaj do czołówki europejskiej, a nasi zawodnicy nawiązują równorzędną walkę sportową ze skoczkami takich potęg sportowych jak np. ZSRR, USA, CSRS, Francja.

W trosce o dalszy rozwój wyczynu spadochronowego został uruchomiony w 1973 r. Centralny Ośrodek Wyczynu Spadochronowego w Aeroklubie w Nowym Targu, dla szkolenia w nim utalentowanej młodzieży i treningu kadry narodowej. Opieramy się również coraz szerzej o naukowe podstawy w szkoleniu, współdziałając ściśle z AWF we Wrocławiu, prowadzącą specjalizację spadochronową. Czynimy starania, aby uruchomić tam także specjalizację samolotową i szybowcową pod wspólną nazwą specjalności lotniczej.

— Omówił Pan trzy główne dziedziny sportowo-szkoleniowej działalności aeroklubowej. Widzimy jeszcze czwartą, najbardziej masową — modelarstwo.

— Popularność modelarstwa lotniczego wśród dzieci i młodzieży oraz jego wielkie zalety jako środka służącego rozbudzaniu zainteresowań lotniczych, a także taniość w porównaniu z innymi lotniczymi dyscyplinami sportowymi spowodowały, że objęło ono swoim zasięgiem szerokie rzesze młodzieży szkolnej, a także i przedszkolnej. W ubiegłej pięciolatce przeszkolono, na przykład, ponad 100 tys. młodzieży. Odznak wyczynowych zdobyto ponad 2000, tj. o 42 procent więcej niż w poprzedniej pięciolatce. O 47 procent więcej niż w poprzednim okresie uzyskano licencji. Polscy modelarze wyczynowi rozsławili nasz kraj, zdobywając wiele tytułów indywidualnych i drużynowych mistrzów świata w różnych klasach modeli. Wiele czołowych miejsc uzyskaliśmy w spotkaniach międzynarodowych i krajów socjalistycznych. Modelarstwo zostało uznane przez GKKFiT jako sport techniczny, co stworzyło naszej kadrze modelarskiej lepsze warunki treningu i startów w imprezach zagranicznych. Prowadzimy dobrze prosperującą, jedyną w kraju wytwórnię prefabrykatów modelarskich.

— Można by powiedzieć, że modelarstwo aeroklubowe, to potentat w zestawieniu z takim sportem balonowym, który jakoś powoli rozwija swe skrzydła, ...a raczej balony.

— W początkach lat siedemdziesiątych działalność balonowa skoncentrowana była na odbudowie bazy sprzętowej, w 1968 r. skasowano bowiem ostatnie balony. Działacze balonowi zgrupowani w aeroklubach Poznańskim i Śląskim, bazując na społecznych siłach i środkach doprowadzili do zbudowania trzech balonów. Dysponując tą skromną bazą sprzętową, rozpoczęto szkolenie oraz loty treningowe. Wykonano w tym czasie kilkadziesiąt lotów. Zawodnicy polscy startowali również w Czechosłowacji. Ambicją członków sekcji balonowych jest podtrzymanie bogatych tradycji polskiego sportu balonowego przez organizowanie i branie udziału w imprezach międzynarodowych. Na podkreślenie zasługuje fakt, że sekcje balonowe utrzymują się z własnych funduszy.

— Panie Prezesie, stowarzyszeniu, któremu Pan przewodniczy, przypadają również ważne zadania na odcinku patriotycznego wychowania i szkolenia specjalistycznego młodzieży, zwłaszcza w zakresie sportów lotniczych, które mają charakter techniczno-obronny i politechniczny, przydatny tak sprawie obronnności kraju, jak i gospodarce narodowej.

— Ten zaszczytny obowiązek staraliśmy się wypełnić jak najlepiej. Nawiązaliśmy i utrwaliliśmy szerokie kontakty z organizacjami młodzieżowymi. Ściśle współdziałamy z organizacjami społeczno-obronnymi, lotniczymi jednostkami wojskowymi, władzami oświatowymi, spółdzielczością mieszkaniową i innymi. Uruchomiliśmy w tym okresie nowe, w formie i treści, młodzieżowe lotnicze obozy zapoznawcze, którymi przy wydatnej pomocy Ministerstwa Oświaty i Wychowania objęliśmy setki młodzieży szkół średnich. Wykorzystaliśmy w pracy z młodzieżą bogate i powszechnie szanowane tradycje polskiego lotnictwa sportowego oraz jego atrakcyjność, co sprzyjało kształtowaniu patriotycznych postaw społecznych oraz wychowywaniu szerokich kręgów młodzieży w duchu twórczego zaangażowania. Możemy z całą satysfakcją stwierdzić, że zapoczątkowana w 1973 r. i rozwinięta w latach następnych konsekwentna realizacja programu zajęć na obozach przysposobienia obronnego młodzieży, obejmującego swoim zasięgiem tematycznym problematykę ogólnowojskową, społeczno-polityczną i lotniczą, wszystko to przysporzyło naszemu stowarzyszeniu liczne zastępy młodych entuzjastów lotnictwa, którzy w sposób właściwy kształtowali i rozwijali swe umiejętności społeczno-obronne.

— Okres, w którym rozmawiamy, to już półmetek kadencji władz naczelnych Aeroklubu PRL. Wszak dwa lata temu, w lutym 1974 r., obradował w Warszawie X Krajowy Zjazd APRL, który uchwalił program działalności stowarzyszenia do 1980 r. Jak więc w okresie tych dwóch lat realizowano uchwały X Zjazdu APRL?

— Na to pytanie odpowiedziałem w zasadzie w poprzednich wypowiedziach. Przecież dwa ostatnie lata ubiegłego pięciolecia — to okres po X Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL. Reasumując krótko należy stwierdzić, że program nakreślony na X Zjeździe w najważniejszych dziedzinach działalności Aeroklubu PRL zrealizowaliśmy nawet z pewną nadwyżką, na przykład w działalności szybowcowej, spadochronowej, w szkoleniu pilotów samolotowych i w dostawach sprzętu szybowcowego. Nie osiągnęliśmy zamierzonych rezultatów w modelarstwie lotniczym, w dostawach sprzętu samolotowego i spadochronów.

— Weszliśmy obecnie w nową pięciolatkę. Rok 1975 — bogaty w osiągnięcia — był dla niej dobrym startem. Co zamierzacie w 1976 r.?

— Zdając sobie sprawę z tego, że dalszy rozwój Aeroklubu PRL zależy w znacznej mierze od działalności społecznej, dążyć będziemy w 1976 r. we wszystkich ogniwach organizacyjnych do rozbudzenia społecznego zaangażowania, do rozszerzenia zakresu prac świadczonych przez członków i sympatyków lotnictwa sportowego na rzecz stowarzyszenia. Mam tu na myśli takie dziedziny działalności jak: praca instruktorska, obsługa sprzętu, udział w zabezpieczeniu imprez sportowych, udział w pracach na lotniskach itp.

We wszystkich dziedzinach szczególną uwagę zwrócimy w 1976 r. na jakościową stronę wykonywania zadań, na usprawnienie i zwiększenie efektywności działania, na poprawienie efektów jakościowych przy uzyskaniu maksymalnie możliwych wskaźników ilościowych, na najbardziej racjonalne i ekonomiczne wykorzystanie przydzielonych sił i środków. Będziemy rozszerzali nadal młodzieżowe zaplecze Aeroklubu PRL, przy wspólnym angażowaniu sił i środków aeroklubów regionalnych, Federacji Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej, Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Spółdzielczości Mieszkaniowej i PSS „Społem", w organizację obozów o charakterze lotniczym, społeczno obronnym, lotniczo-zapoznawczym, politechnicznym i sportowym.

Będziemy czynić dalsze starania o złagodzenie sytuacji w szkolno-treningowym sprzęcie samolotowym.

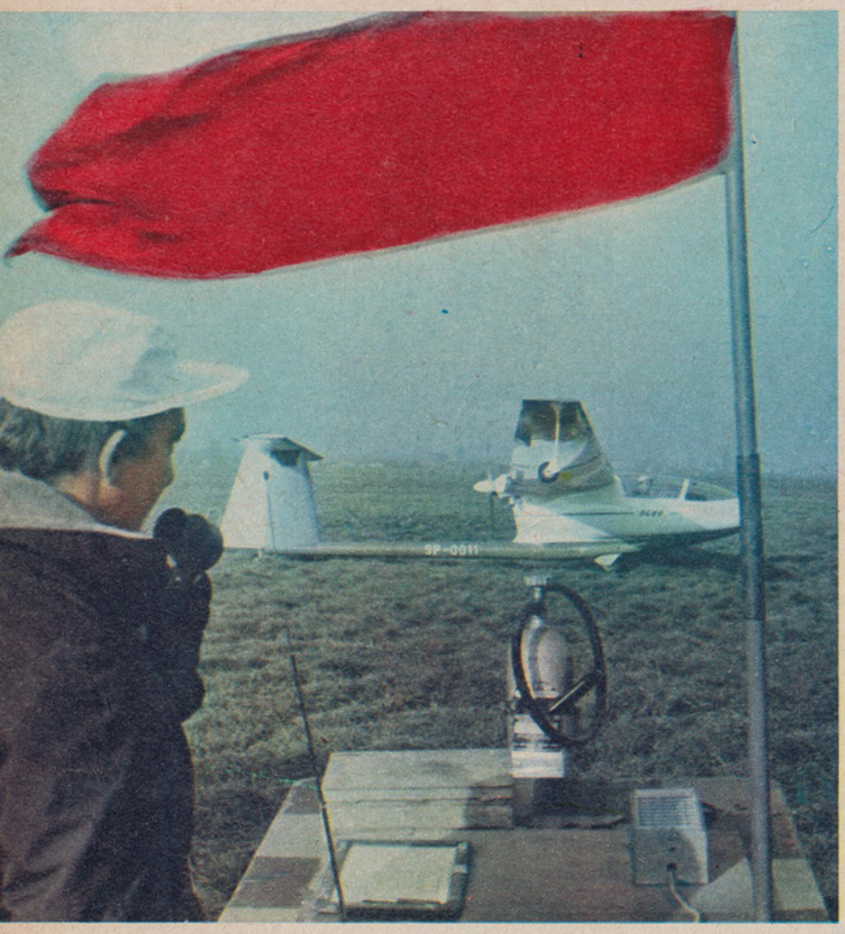
— Jak już wiemy, Aeroklub PRL przyjął w tym roku pod opiekuńcze skrzydła nową dziedzinę sportu lotniczego — lotnie, które — liczymy na to bardzo — będą przez stowarzyszenie wprowadzone do aeroklubów. Dziękujemy za rozmowę i składamy na ręce Pana, Prezesie, nasze najlepsze życzenia dla całego stowarzyszenia, aby wszystkie Wasze zamierzenia zostały zrealizowane z nadwyżką.

— Dziękuję bardzo.

Rozmawiał: JERZY R. KONIECZNY

„Ogar" W MIELCU

Instruktor i pilot w kabinie „Ogara".



Motoszybowiec „Ogar" na starcie w Aeroklubie Mieleckim.

Krótką wizytę w Aeroklubie Mieleckim zaczynamy od zwiedzenia pracowni modelarskiej. Znajduje się ona w skromnym pomieszczeniu barakowym, czynna jest dwa razy w tygodniu po 2,5 godz. Zajęcia przeciągają się jednak na ogół dłużej. Modelarstwo w mieleckim aeroklubie zaczęło się przed 18 laty. Przez ten czas wyszkolono 8 157 modelarzy i 30 instruktorów. Wielu z tytułami mistrzowskimi. Przodują: dwaj bracia — **Stanisław** i **Józef Schabowie** (drugi, młodszy — wicemistrz kraju w roku 1974 w kategorii modeli motoszybowców zdalnie sterowanych), **Jan Olejnik** (ubiegłoroczny mistrz Polski w tej konkurencji), **Michał Nowak** i **Tadeusz Ostapiak.**

Wysoko notowany jest w Mielcu sport samolotowy. W ciągu 29 lat istnienia aeroklubu wyszkolono wielu pilotów. Wśród nich są piloci doświadczalni samolotów „Iskra" oraz popularnych „Antków": inż. **Tadeusz Pakuła**, inż. **Tadeusz Gołębiewski**, **Henryk Bronowiecki.** Inni wcześniej wybrali zawód pilota wojskowego, są cenionymi instruktorami spadochronowymi.

Miejscowi działacze wiele robią dla popularyzacji lotnictwa. Najmłodsi mają swoje „Święto Latawca". Uznanie zdobyły zawody „Mały Gordon-Bennett". Balony AM wędrują po wiłraset kilometrów. Najlepszy doleciał na Litwę. Do udanych należą takie imprezy jak: „Pierwszy krok modelarski", „Młodzi szybownicy na start", „Pięciobój spadochronowy".

Lotnicze zainteresowania nie kończą się na granicy miasta. Pracownie modelarskie istnieją w okolicznych ośrodkach miejskich i gminach. Młodzież masowo uczestniczy w konkursach wiedzy o lotnictwie. Powodzeniem cieszyły się spotkania z pilotami sportowymi oraz weteranami z dywizjonów 300 i 302: **Mieczysławem Janczakiem** i **Ludwikiem Lechem**, a także z jednym z braci **Działowskich** — współkonstruktorem przedwojennego samolotu DKD.

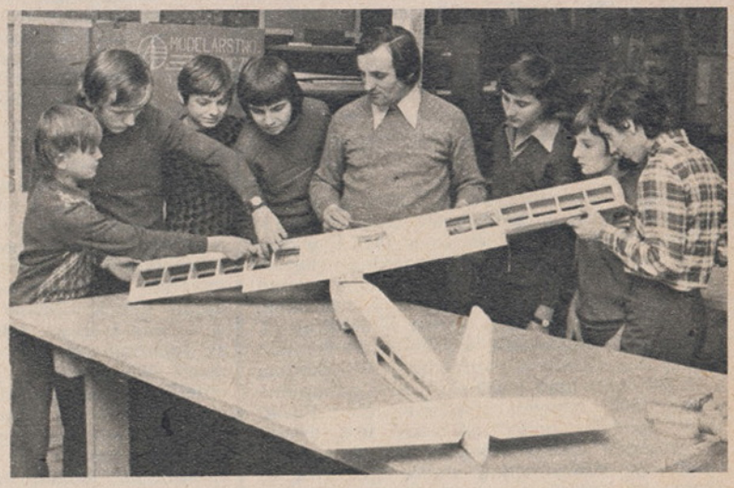
Szybowce AM przeleciały 18 590 km. 530 pilotów uzyskało uprawnienia wyszkoleniowe. Zdobyto 64 srebrne odznaki, 43 diamenty oraz 6 złotych odznak z 3 diamentami.

Niedawno aeroklub wzbogacił się o najnowszy wyrób bielsko-bialskich Zakładów Szybowcowych — motoszybowiec „Ogar". Nowy nabytek znacznie obniży koszty szkolenia pilotów, bowiem silnik w motoszybowcu całkowicie eliminuje potrzebę holowania przy pomocy samolotu. Także kabina dwuosobowa z miejscami obok siebie, dla instruktora i ucznia, stwarza korzystniejsze warunki szkolenia młodego narybku.

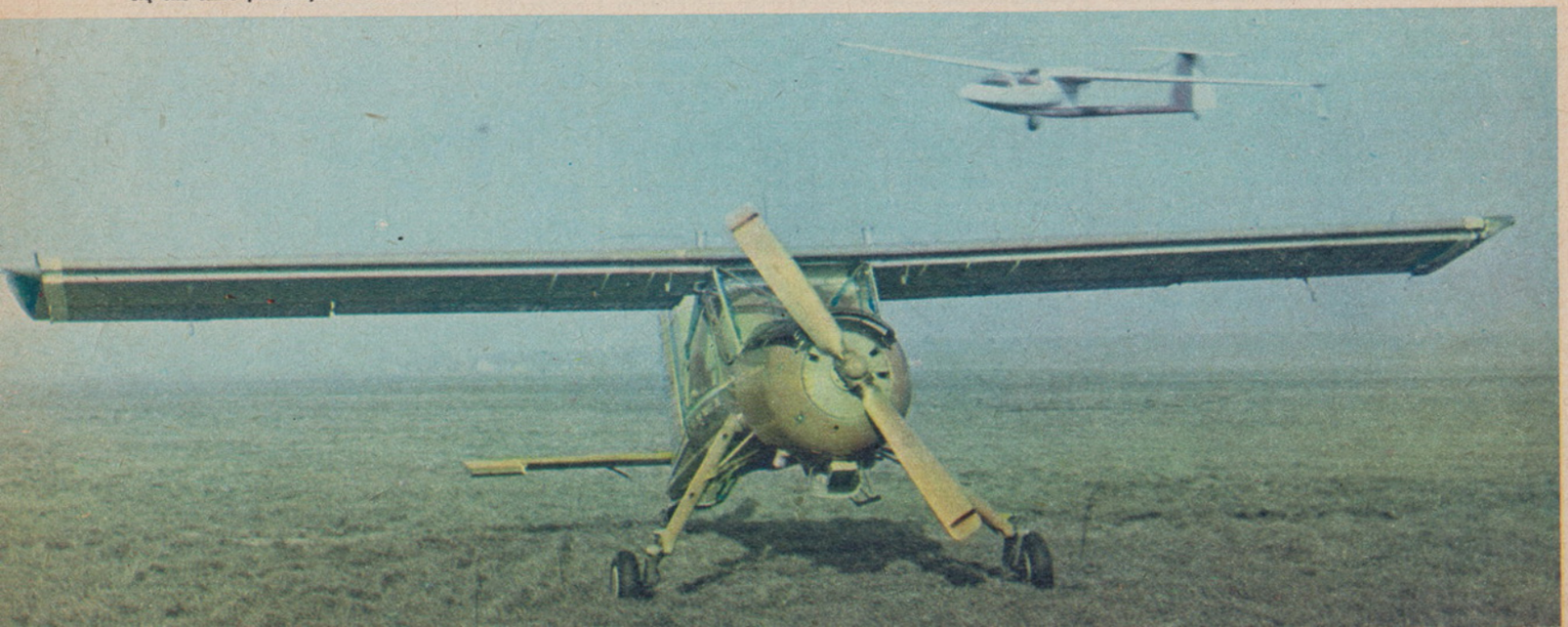
W Mielcu nigdy nie brakło entuzjastów i mecenasów lotnictwa. Nie tylko piłkarze, ale i aeroklub posiada w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" troskliwego patrona. Dzięki pomocy Wytwórni modelarze wyposażeni zostali w nowoczesne urządzenia techniczne, szybownicy otrzymali „Ogara". Wznosi się też nowy hangar wraz z zapleczem technicznym.

JERZY CHOJNACKI

W modelarni Aeroklubu Mieleckiego.



Samolot „Wilga" i motoszybowiec „Ogar" w Aeroklubie Mieleckim. Taki obrazek spotkać można na razie tylko w nielicznych aeroklubach regionalnych. A szkoda, bowiem przydałyby się one także pozostałym aeroklubom.
Zdjęcia: Leszek Wróblewski



Wieloosobowa „gwiazda".

SĘDZIOWANIE akrobacji zespołowej

Poniżej publikujemy artykuł zasłużonego działacza sportu spadochronowego Tadeusza Litwińskiego, który jako pierwszy Polak był sędzią międzynarodowym I Spadochronowych Mistrzostw Świata w Akrobacji Zespołowej (RFN). Artykuł ten powstał w wyniku zebranego doświadczenia i poczynionych obserwacji na mistrzostwach świata. (red.)

Co to jest zespołowa akrobacja spadochronowa i jak się ją wykonuje?

W lapidarnym skrócie można by powiedzieć, że polega ona na wykonaniu skoku grupowego z jednego lub kilku statków powietrznych, połączeniu się skoczków ze sobą podczas spadania oraz na wykonaniu nakazanych figur w zespole.

Praktycznie skoczkowie doby dzisiejszej wykonują już przeróżne układy figur zarówno w małych, jak i w dużych zespołach. Chciałbym się zatrzymać tylko na figurach zespołowych reprezentowanych podczas mistrzostw świata w 1975 r.

Zgodnie z regulaminem mistrzostw, skoczkowie zobowiązani byli do wykonania:

1. 10 skoków w grupie 10-osobowej, polegających na połączeniu się ze sobą za ręce i utworzeniu gwiazdy (koła), a następnie na utrzymaniu tej figury przez co najmniej 5 sekund;

2. 10 skoków w grupie 4-osobowej, polegających na utworzeniu podczas spadania gwiazdy wprowadzającej z 4 osób, następnie na wykonaniu salta do tyłu, a po ponownym zejściu się utworzenie zwartej figury i utrzymanie jej przez co najmniej 3 sekundy.

Jak oceniała akrobację zespołową komisja sędziowska składająca się z sędziów klasy międzynarodowej z Australii, Austrii, Belgii, Danii, Francji, Irlandii, Kanady, Norwegii, Polski, RPA, RFN, Szwajcarii, Szwecji, Stanów Zjednoczonych AP, Wielkiej Brytanii i Włoch. Komisji przewodniczył inż. Franz Lorber (Austria); jego zastępcami byli: R. I. Murphy (Irlandia) i R. Rützel (RFN); starszymi sędziami dla skoków w zespołach 10-osobowych — R. Mc Dermott (USA) i dla skoków w zespołach 4-osobowych — R. Henrysson (Szwecja).

Nad ścisłym przestrzeganiem regulaminu i kodeksu FAI czuwało międzynarodowe jury, pod kierownictwem przewodniczącego CIP FAI Mc Crone.

Przed rozpoczęciem mistrzostw komisja sędziowska omówiła na specjalnym spotkaniu regulamin oraz wydała zarządzenia uzupełniające go w zakresie interpretacji niektórych przepisów, a także zmieniła minimalną wysokość otwarcia spadochronu z 400 na 600 m. Komisja została także przeszkolona w posługiwaniu się specjalnymi maszynami elektronicznymi, służącymi do rejestracji czasów. Maszyny te działały z dokładnością do 0,001 sekundy.

Uzgodniono ponadto, że francuskie Tele-video będzie rejestrować skoki na taśmie dla celów kontrolnych i rozstrzygania spornych ocen oraz do odtwarzania skoków na ekranie monitora dla właściwej oceny przez poszczególnych sędziów — jednak bez zmiany czasu.

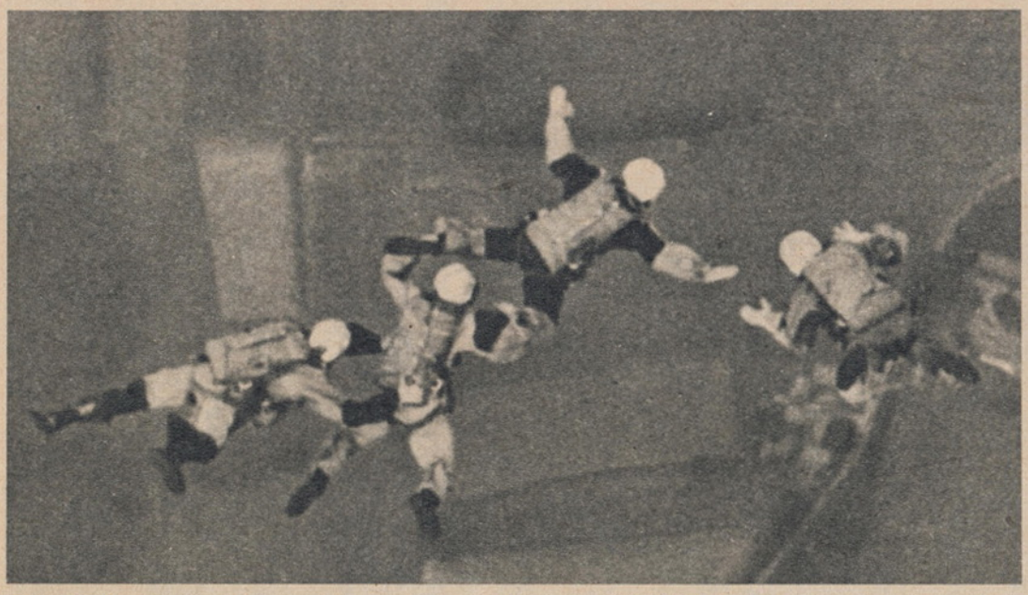
Po omówieniu i uzgodnieniu wszystkich szczegółów oraz odbyciu przez członków komisji odpowiedniej praktyki podczas skoków treningowych, można było przystąpić do rozpoczęcia mistrzostw.

Wyniki skoków oceniało przy telemetrach pięciu sędziów oraz jeden rezerwowy. Pięć głównych telemetrów podłączonych było do wyżej wymienionych maszyn elektronicznych.

Skoki, jak już wspomniałem, rejestrowano również na taśmie Tele-video. Obserwowało je sześciu sędziów praktykujących, z tym że trzech oglądało skoki przez telemetry, a trzech — Tele-video.

Skokami kierował zastępca sędziego głównego, Murphy, który wydawał polecenia pilotom o kierunku lotu i powiadamiał sędziów o zbliżającym się śmigłowcu. Słowo „Run-In" było sygnałem podejścia sędziów do telemetrów. Następnie, powiadamiano, z jakiego kierunku będzie nalot i pod jakim kątem należy szukać śmigłowca. Kiedy sprawdzono, że wszyscy sędziowie widzą nadlatujący śmigłowiec, wydawano rozkaz „Stand-By", co w dowolnym tłumaczeniu znaczy „przygotować się". Rozkaz ten dotyczył zarówno skoczków znajdujących się w śmigłowcu, jak i sędziów przy telemetrach. Gdy śmigłowiec znalazł się w miejscu wyskoku, Murphy wydawał rozkaz „Exit!", co znaczy „skakać!". Po tym poleceniu skoczkowie zobowiązani byli w ciągu 10 sekund opuścić śmigłowiec.

DOKOŃCZENIE NA STR. 8



Polscy skoczkowie, Edward Ligocki, Sylwester Jakubowski, Władysław Kozmiński i Wojciech Soleżyński, schodzą się do „Gwiazdy Murfiego" („Murphy Star"). Zdjęcie wykonane podczas I mistrzostw świata w Warendorf przez R. Wenzela.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

Przekroczenie tego czasu groziło niezaliczeniem skoku i równało się zeru punktów.

Sędziowie obserwujący skoki przez telemetry — słowo „Exit" wymawiali dopiero po ukazaniu się pierwszego skoczka i jednocześnie naciskali włącznik elektryczny, powodujący zapis pracy przyrządu. W tym momencie również sędzia pełniący funkcję sekretarza włączał swój sekundomierz, na wszelki wypadek gdyby okazało się, że przyrząd elektroniczny nie pracuje.

Następnie obserwujący sędziowie liczyli głośno każde połączenie się skoczków, tj.: „dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem". Po przyłączeniu się ósmego, dziewiątego i dziesiątego skoczka naciskali kolejno włącznik elektryczny. Ostatnie naciśnięcie włącznika sędziowie wykonywali przy rozejściu się skoczków, wymawiając jednocześnie słowo „Break". Sędzia-sekretarz każde połączenie wpisywał do formularza, stawiając „x" oraz zatrzymywał swój sekundomierz przy połączeniu się dziesiątego skoczka i słowie „Break".

Trzeba tu wyjaśnić, że dwóch sędziów było podłączonych do jednego komputera, ale każdy z nich miał inny kolor zapisu i każdy miał naniesiony na taśmę swój czas. Jakie były te czasy, żaden z sędziów nie wiedział, gdyż przyrządy rejestrujące czas znajdowały się w sekretariacie zawodów, gdzie obliczano wyniki pod nadzorem wyznaczonego sędziego międzynarodowego, który był zobowiązany sprawdzić każdy wynik.

Średnia z trzech środkowych czasów była wynikiem, który wpisywano do specjalnego formularza. Podpisywał go sędzia kontrolujący.

Trzeba by również wspomnieć, jak działały przyrządy rejestrujące. Pierwszy przycisk powodował uruchomienie przyrządu i wówczas na taśmie następował zapis pozycji wyjściowej: 0,000. Od tego momentu liczył się czas. Każdy następny przycisk ustalał zapis czasu, jaki upłynął od przycisku pierwszego. Po wykonaniu pełnej gwiazdy odczytywano zapis czwarty dziesiątego skoczka; był to czas wykonania figury. Zapis piąty oznaczał sprawdzenie, czy utrzymano 10-osobową gwiazdę (koło) przez 5 sekund. Czasy pośrednie, ósmego i dziewiątego skoczka również mierzono, ponieważ regulamin przewidywał zaliczenie wykonania zadania także i przy takiej ilości połączeń; potrzebny był czas do ustalenia miejsca. Gwiazda wpisana w koło nie musiała być idealnie okrągła, ale każdy ze skoczków musiał trzymać następnego za ręce przed łokciem. Inne uchwycenie skoczka traktowano jako niepołączenie się. Czas utworzenia gwiazdy nie mógł przekroczyć 40 sekund (od momentu opuszczenia śmigłowca przez pierwszego skoczka). Przekroczenie tego czasu oznaczało niezaliczenie skoku.

Zupełnie inaczej mierzono czas podczas skoków w grupach 4-osobowych. Wydane polecenie „Exit" było równocześnie rozkazem opuszczenia śmigłowca przez skoczków. Obserwujący przez telemetry sędziowie, przy ukazaniu się pierwszego skoczka wymieniali słowo „Exit", ale nie uruchamiali swoich przyrządów. Jedynie sędzia-sekretarz włączał sekundomierz, który mierzył czas od pierwszego skoczka do „Break". Kiedy skoczkowie zaczynali się łączyć, wówczas sędzia wymawiał: „dwa, trzy, cztery" i musiał powiedzieć, że gwiazda wprowadzająca jest OK. Przy rozpoczęciu salta do tyłu, sędziowie naciskali swoje włączniki i znowu liczyli połączenia się skoczków. Przy przyłączeniu się czwartego skoczka i prawidłowym wykonaniu nakazanej figury naciskali swoje włączniki. Czas wykonania liczył się od rozpoczęcia salta do zakończenia prawidłowo nakazanej figury przez 4 skoczków. Zapisy na taśmach komputerów, podobnie jak przy skokach w grupach 10-osobowych, z tą różnicą że odczytywano drugi zapis. Trzeci zapis rejestrował czas utrzymania figury.

Skrupulatnie przestrzegano prawidłowości układu figur, a odchylenia wliczano do czasu wykonania. I w tym przypadku trzymanie się za ręce musiało być poniżej łokcia (za nogi — poniżej kolan). Każde inne uchwycenie się doliczano do czasu wykonania.

Regulamin określał punktację w sposób następujący:

Grupa dziesięcioosobowa:

1. za wykonanie pełnej gwiazdy i utrzymanie jej przez 5 sekund — 10 punktów;
2. za wykonanie pełnej gwiazdy w czasie krótszym niż 5 sekund odliczano 1 punkt;
3. za każdego skoczka poniżej dziesięciu — 1 punkt karny.

Zwyciężał zespół, który wykonał wszystkie 10 skoków i uzyskał 100 punktów w najkrótszym czasie.

Grupa czteroosobowa:

1. za wykonanie 4-osobowej gwiazdy wprowadzającej, salta do tyłu przez 4 skoczków i wykonanie nakazanej figury przez 4 skoczków oraz utrzymanie jej przez 3 sekundy — 4 punkty;
2. utrzymanie formacji krócej niż 3 s — 3 punkty;
3. połączenie się 3 skoczków w figurę — 3 punkty;
4. połączenie się 2 skoczków w figurę — 3 punkty;
5. niepołączenie się skoczków — 0 punktów.

Punkty karne:

1. niedokładne wykonanie gwiazdy wprowadzającej — minus 1 punkt;
2. za każdego skoczka, który nie wykonał salta do tyłu — minus 1 punkt;
3. nieuformowanie figury wprowadzającej — 0 punktów.

Zwyciężał zespół, który zdobył 40 pkt. w najkrótszym czasie.

Absolutnym mistrzem świata została ekipa, która zdobyła pełną liczbę punktów 100 + 40, w najkrótszym czasie, tj. drużyna USA. Uzyskała ona 140 punktów w czasie 213,77 sekund.

TADEUSZ LITWIŃSKI

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

AEROKLUB WOJEWÓDZTWA PIOTRKOWSKIEGO

Jeszcze na piotrkowskim hangarze widnieje wielki napis: „Aeroklub Łódzki. Filia w Piotrkowie Tryb.". Zniknięcie napisu jest już jednak tylko kwestią czasu. Stanie się to wraz z zaplanowanym na najbliższy okres malowaniem obiektu.

Piotrków Trybunalski jako pierwsze nowe miasto wojewódzkie, po reformie administracji, pochwalić się może nowym aeroklubem, który powołany został oficjalnie do życia 1 stycznia 1976 r. Powstanie nowego aeroklubu jest zasługą przede wszystkim samych piotrkowian. Na lotnisko, hangar i niedawno oddany do użytku nowy port lotniczy złożył się wieloletni, serdeczny wysiłek miejscowych działaczy, miłośników i sympatyków lotnictwa, wspieranych skutecznie przez miejscowe władze i społeczeństwo.

Jeszcze istnieje Zarząd Filii AŁ oraz społeczny Komitet Budowy Portu Lotniczego w Piotrkowie. Ale już w najbliższych dniach zastąpi je Zarząd Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej.

Dotychczasowa Filia obejmowała swą działalnością właściwie tylko Piotrków. Nowy AZP pragnie być aeroklubem całego województwa piotrkowskiego. Będzie to aeroklub młodzieży nie tylko z wojewódzkiej stolicy, ale także z Radomska, Tomaszowa Mazowieckiego, Opoczna, Koluszek, Bełchatowskiego Zagłębia Węglowego i całego regionu.

Nowy, piękny Aeroklub Ziemi Piotrkowskiego jest przykładem, jak wiele można zrobić, jeśli działaczom towarzyszy wiara w osiągnięcie celu i pełne zaangażowanie we wspólnym wysiłku.

Oglądając nowy aeroklub, można by powiedzieć, że społecznicy, którzy zrobili tak wiele, mają prawo nie tylko do pełnej satysfakcji, ale i odpoczynku, do przekazania pałeczki innym. Tymczasem — nic podobnego. Owszem poszerzają swoje grono o coraz to nowych sympatyków lotnictwa, ale tylko po to, aby pracować dalej i zdziałać jeszcze więcej.

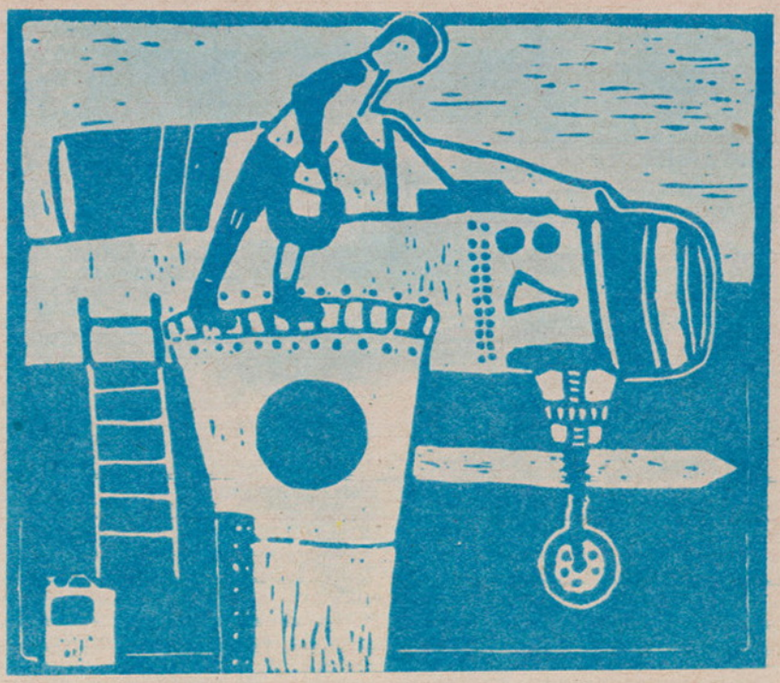
Już teraz planują rozbudowę swojego aeroklubu. Zbiornik na paliwo, stołówka, nowy hangar — to ich plan na najbliższą przyszłość. Najszybciej chcieliby spowodować wybudowanie kilometra drogi dojazdowej do lotniska, która warunkuje wydłużenie do siedziby aeroklubu komunikacji miejskiej. Sprawa rozbija się jednak o brak wykonawcy. Wierzę jednak, że uda im się pokonać i tę trudność i że tak jak dotąd, znajdą zrozumienie i pomoc u władz, zakładów pracy i społeczeństwa całego województwa.

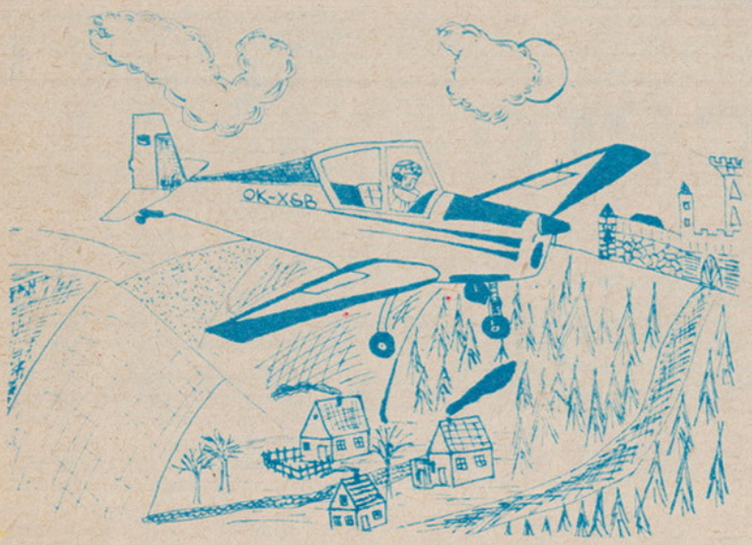
W Piotrkowie wyjątkowo pięknie owocuje społeczna praca dla lotnictwa. Myślę jednak, że na podobne osiągnięcia stać również wiele innych ośrodków naszego kraju, zwłaszcza tych nowych województw, które są białymi plamami na lotniczej mapie kraju. Lotnisko w stolicy województwa to bowiem nie tylko atrakcja, sport i wypoczynek dla młodzieży, ale także możliwość dokonywania szybkich transportów sanitarnych i innych, wykonywania różnego rodzaju usług gospodarczych na rzecz miasta i regionu.

Jestem przekonany, że nie tylko w Piotrkowie biją żywo serca dla polskich skrzydeł. Piotrków Trybunalski jest jednak dobrym przykładem lotniczego działania.

Haluy

LOTNICTWO W OCZACH DZIECI



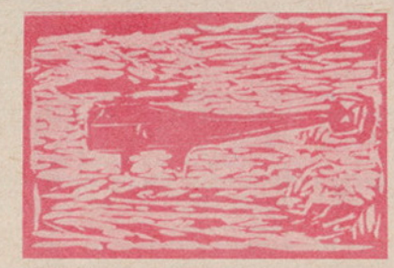


Jak rysują samoloty dzieci? Czy mogą w swej plastycznej wizji przedstawić lotnictwo? Czy dzieci w wieku 7—15 lat są w stanie określić zaangażowanie, swój stosunek uczuciowy do lotnictwa? Ba, czy mają wyobraźnię?

Takie i inne pytania nurtowały zapewne przedstawicieli czechosłowackich zakładów lotniczych Moravan w Otrokovicach, kiedy rozpisały konkurs pn. „Lotnictwo w rysunkach dzieci". Inicjatywa zakładów przeszła ich najśmielsze oczekiwania. Z całego kraju nadeszły prace młodziutkich plastyków. Rysunków przysłano bardzo dużo, tak że zespół wybierający najlepsze prace miał sporo zajęcia. Ostatecznie zakwalifikowano 14 rysunków, a my z kolei z tych 14 wybraliśmy tylko pięć.

Oczywiście wybraliśmy te, które naszym zdaniem i zdaniem redakcyjnego grafika zasługiwały na wyróżnienie.

Jedenastoletni autor (PS) rysunku nr 1 zaprezentował samolot (notabene podobny do tych, które produkują zakłady lotnicze Moravan) lecący nad górzystym terenem. Obok trzech domków w dolinie dostrzegamy szeroką drogę prowadzącą do warownego zamku. Bystry obserwator dostrzega szybko prawidłowe proporcje samolotu, jak również poprawność oznakowania i malowania.



Kolejny rysunek (nr 2) zaprezentowany przez 14-letniego artystę JP przedstawia pracę mechanika lotniczego samolotu odrzutowego. Dwa następne rysunki wykonane są odmienną techniką. Pierwszy z nich (nr 3), w wykonaniu 8-letniego JZ, przedstawia śmigłowiec nad morzem. Drugi natomiast, młodego artysty PJ w wieku 11 lat, przedstawia w nieco inny sposób lotnisko komunikacyjne.

Rysunek nr 5 dziewięcioletniego dziecka należy do oryginalniejszych prac nadesłanych na konkurs. Co prawda autor nie rysuje w tym przypadku samolotów tak jak one wyglądają w rzeczywistości, ale kojarzy je sobie co najmniej z latającymi rybami. Rysunek przedstawia port lotniczy.

Zaprezentowaliśmy kilka rysunków, aby wzbudziły one zainteresowanie podobnym konkursem przedstawicieli naszych zakładów lotniczych m. in. w Bielsku-Białej, w Mielcu, Świdniku i Warszawie, a nawet Polskich Linii Lotniczych LOT.

Może w wyniku podobnego konkursu dla dzieci można będzie zorganizować ciekawą wystawę lotniczą? Jak wiemy, nasi najmłodsi artyści zdobywają już od dawna nagrody na konkursach krajowych i zagranicznych. Czy nie można by zainteresować ich lotnictwem? Na pewno! **KD**

SYLWETKI LOTNIKÓW

całym sercem

Bronisław Burakiewicz jest instruktorem szybowcowym i samolotowym pierwszej klasy. Może więc szkolić pilotów szybowcowych i samolotowych w każdym zakresie. Podczas swej wieloletniej pracy zawodowej w lotnictwie zajmował się jednak, i zajmuje nadal, przede wszystkim szkoleniem podstawowym szybowników.

Jest wiele przyczyn, które się na to złożyły. Do głównych zaliczyć można jego umiejętność i efekty pracy z młodzieżą. W przypinaniu pierwszych skrzydeł chłopcom i dziewczętom przychodzącym do lotnictwa znajduje sens swego działania.

Praca, zaliczana do najtrudniejszych w lotnictwie, od której stroni niejeden instruktor, daje mu wiele satysfakcji. W blisko 30-letniej karierze instruktorskiej wyszkolił ok. tysiąca młodych pilotów, którzy sukcesywnie zasilali wszystkie rodzaje lotnictwa cywilnego i wojskowego. Szkolił młodych na SG-38, „ABC", „Żurawiach", „Czaplach" i obecnie na „Bocianach". Z lin gumowych, za wyciągarką i na holu za samolotem. Według różnych, zmienianych z czasem, programów i metodyk szkolenia. Zawsze jest jednak sobą, bacznie obserwuje, gromadzi doświadczenia, uczy się na błędach i doskonali w zawodzie. Lotnictwo i praca z młodzieżą stały się główną treścią jego życia. Nic więc dziwnego, że wyspecjalizował się w szkoleniu podstawowym.

Ma swoje sposoby postępowania z młodzieżą, którą nie tylko szkoli, ale i wychowuje. W pierwszej kolejności stara się znaleźć „klucz" do każdego środowiska, czy grupy młodzieży, z którą przychodzi mu pracować. Chętnie więc spotyka się z młodzieżą w szkołach, które licznie zapraszają go na pogadanki o lotnictwie. Nie namawia chłopców i dziewcząt do lotnictwa, ale zapoznaje ich z nim. Przedstawia uroki, wizję latania. Wybór lotnictwa, często spośród innych, równie atrakcyjnych form spędzania wolnego czasu, pozostawia samej młodzieży. Chętnych zaprasza na lotnisko, zapoznając ich ogólnie ze sprzętem i działalnością lotniczą. W międzyczasie przeprowadza możliwie najdokładniejszy wywiad środowiskowy o każdym kandydacie na lotnika. Jeśli natomiast młody człowiek zapragnie spróbować powietrza, B. Burakiewicz warunkuje to pracą społeczną na lotnisku, przy sprzęcie. Loty zapoznawcze z młodzieżą na ogół łączy z własnym treningiem. Niepostrzeżenie zachęca młodzież do latania. Nie straszy jej „niesamowitymi" opowieściami, nie bierze na wytrzymanie i nie odpycha, lecz przyciąga do lotnictwa. Nie na zasadzie mocnego uderzenia, ale metodą kolejnych przybliżeń. Roztaczając przyjemności latania, mówi o potrzebie wytrwałości i świadomego wyboru, który wiąże się z wieloma wyrzeczeniami atrakcyjnych nierzadko zajęć i rozrywek. Przekonuje, że wytrwałość jest tym elementem, który przede wszystkim decyduje o powodzeniu w lotnictwie.

W czasie szkolenia teoretycznego potrafi już określić predyspozycje podopiecznych i wybrać kandydatów do szkolenia w powietrzu. I na ogół nie myli się.

Podczas pracy z młodzieżą stara się być zawsze spokojny i bardzo cierpliwy. Jest bardzo wymagający. Ale łatwo nie rezygnuje z żadnego kandydata, który rozpoczął szkolenie praktyczne. Daje szanse. Wielokrotnie. Uczeń-pilot, nim wyleci samodzielnie, musi jednak opanować określone elementy lotu bardzo dobrze. Tak, by instruktor był pewny w stu procentach, że lot zakończy się powodzeniem. Finałem jest wspólna radość z sukcesu i wewnętrzne przekonanie, że w lotnictwie nie może być fuszerki.

Niezwykle ważnym elementem w instruktorskiej pracy Bronisława Burakiewicza jest umiejętność znalezienia z nią wspólnego języka. Serdeczny dialog nawiązuje z pozycji starszego kolegi, a nie „wielkiego pana instruktora". Te bezpośrednie stosunki wytwarzają atmosferę wzajemnego zaufania do tego stopnia, że młodzież niejednokrotnie zwierza się swemu instruktorowi z rozterek, kłopotów i radości, szuka u niego rady w sprawach bardzo osobistych.

Tym bezpośrednim kontaktom sprzyja też zapraszanie na lotnisko rodziców młodzieży, w czasie trwania i na zakończenie turnusów szkoleniowych. Bronisław Burakiewicz jest wielkim zwolennikiem tego rodzaju spotkań, które w miejscu jego pracy, czyli w Aeroklubie Jeleniogórskim, stały się dobrą tradycją. Szybowcowe loty pasażerskie z rodzicami, wspólne spotkania dyskusyjne przy kawie, nie kończące się rozmowy instruktorów, rodziców i młodzieży są ważnym elementem, w jedno łączącym życie z lotnictwem.

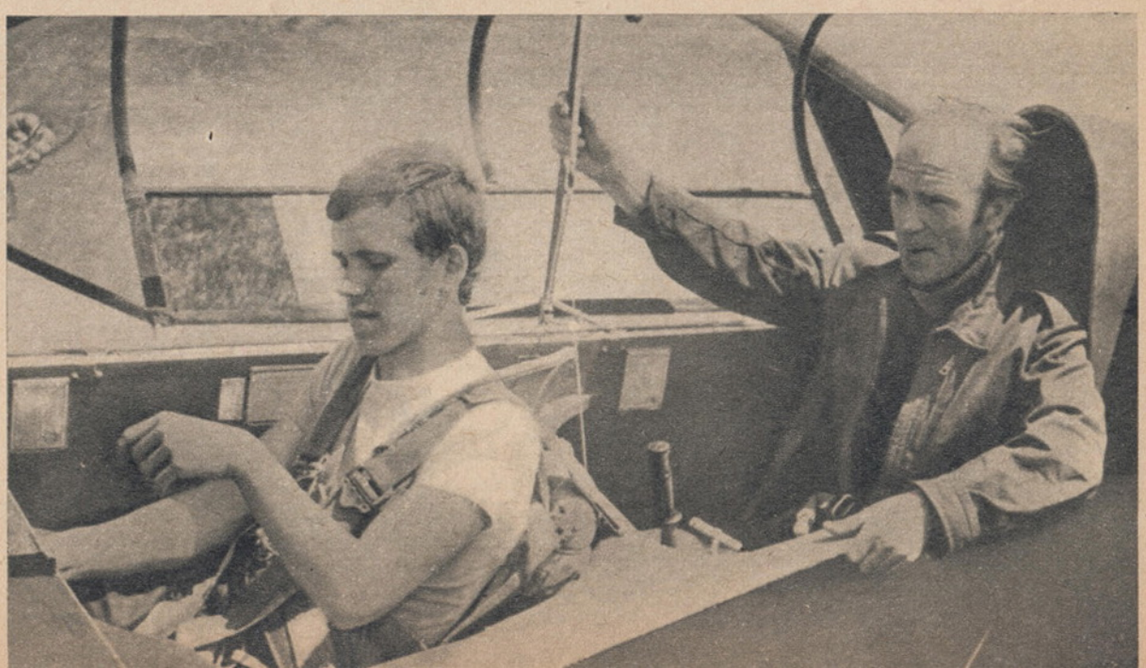
Pełne zaangażowanie w szkolenie młodzieży, pasja pracy dla lotnictwa powoduje, że na ogół instruktor pilot Bronisław Burakiewicz nie znajduje zbyt wiele czasu dla siebie. Jakże często, od rana do wieczora, w świątek i piątek, przebywa na lotnisku, wśród młodzieży. Daje z siebie wszystko, żeby jak najmocniej przypiąć jej pierwsze, tak ważne skrzydła. Ucierpiały na tym niejednokrotnie jego sprawy osobiste. Taka jest jednak praca instruktora lotniczego w aeroklubie — ciężka, wymagająca pełnego zaangażowania i wielu wyrzeczeń. I żeby mieć w niej sukcesy, trzeba żyć lotnictwem i kochać je całym sercem. Tak jak skromny instruktor i wychowawca lotniczej młodzieży, Bronisław Burakiewicz.

Jego czynny kontakt z lotnictwem rozpoczął się, na skutek wojny, stosunkowo późno, bo dopiero w dwudziestym roku życia. Było to w marcu 1945 r. Józef Kusiba z gronem entuzjastów lotnictwa reaktywowali w Krośnie szybownictwo, skupiając wokół siebie zainteresowaną lataniem młodzież. Wśród niej był mieszkaniec pobliskiego Brzozowa, Bronisław Burakiewicz. Jego zapał został wkrótce wynagrodzony. W 1946 r. na Łąkach Strzyżowskich zaczął latać na szybowcach SG-38 i zdobył kategorię B. W roku następnym już pracował w Szkole Szybowcowej w Polichnie, chociaż na razie w charakterze... biuralisty. Był jednak blisko lotnictwa i nie przestawał latać. W pobliskim Pińczowie uzyskał kategorię C.

W 1948 r. w mundurze junaka Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" wysłany zostaje na dalsze szkolenie lotnicze do Ligoty Dolnej. W październiku tegoż roku zgłasza się na pierwszy turnus nowo powołanej do życia Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach k. Bielska. Z tego okresu utkwiła mu w pamięci zwłaszcza postać wspaniałego organizatora szybownictwa prof. Włodzimierza Humena. W roku następnym, po ukończeniu CSIS-u, jedzie do Jeżowa na miesięczny kurs unifikacyjny, po czym podejmuje pierwszą pracę w charakterze instruktora w Szkole Szybowcowej w Nowym Młynie k. Koszalina. Po zamknięciu tego ośrodka młody instruktor przenosi się do Szkoły Szybowcowej w Goleszowie, kierowanej przez Franciska Kępkę seniora. To właśnie tam, na jego oczach, zaczynał latać dziesięcioletni Franek Kępka junior, dzisiejszy czołowy szybownik świata. Krótko trwał jednak okres działalności szybowcowej w Goleszowie. W 1951 r., po zaprzestaniu działalności w Goleszowie, instr. Burakiewicz przenosi się do jedynej w kraju Żeńskiej Szkoły Szybowcowej Ligi Lotniczej w Lęborku. Ale w roku następnym i tu nie było już nic do roboty. Przenosi się więc do Rzeszowa, gdzie w miejscowym aeroklubie szkoli młodzież przez pełne trzy lata. Trudne warunki mieszkaniowe decydują, że w 1955 r., na własną prośbę, przenosi się do bliskiego domu rodzinnego Krosna. W Aeroklubie Podkarpackim pracuje do 1960 r., kiedy przenosi się do Aeroklubu Jeleniogórskiego, w którym pracuje do dziś.

Do tej pory wylatał ponad 2500 godzin na szybowcach i blisko 1000 na samolotach. Na szybowcach wykonał ponad 25000 startów. Ma złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. Wielokrotnie wyróżniano go za pracę dla lotnictwa. Odznaczony jest Brązowym Krzyżem Zasługi oraz medalami srebrnym i brązowym „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Posiada też odznaki: Za Zasługi dla Aeroklubu PRL i Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego oraz Medal 50-lecia polskiego lotnictwa sportowego. Ponadto srebrną odznakę Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Jest ojcem dwóch dorosłych córek.

HENRYK KUCHARSKI



Instr. pil. Bronisław Burakiewicz z uczniem – pilotem w kabinie szybowca „Czapla". Zdjęcie: Jacek Chmielewski

SAMOLOTY ŚWIATA

UNIWERSALNY MINISAMOLOT „SAFARI"

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Samolot SAAB-MFI-17 „Safari".

Wyobraźmy sobie, że ktoś postanowił uzbroić Fiata-126 i zastosować go jako... wóz bojowy. Śmieszny pomysł? Chyba tak, przynajmniej jeśli chodzi o samochód. Natomiast w lotnictwie, jak się okazuje, nie ma rzeczy niemożliwych i nawet najbardziej „zwariowane" idee mogą się niekiedy doczekać realizacji. Na przykład: bierze się niewielki samolot szkolny, zaledwie 1 000 kg masy całkowitej i 200 KM mocy, wyposaża się go w zamocowane pod skrzydłami uchwyty zdolne unieść pociski rakietowe, zasobniki z bronią strzelecką i bomby i oto mamy „kieszonkowy" samolot szturmowy. Zapewne niektórzy Czytelnicy zaczną się zastanawiać nad celowością takiego założenia. Samolot bojowy o parametrach z czasów I wojny światowej w latach 70-tych XX wieku, w dobie naddźwiękowych odrzutowców? No cóż, w końcu chodzi o zwalczanie celów naziemnych, do czego używane są również śmigłowce, a zresztą bywają różne pola bitew...

W każdym razie taki „minisamolot" bojowy nie jest wymysłem czy mrzonką, ale realnym faktem. Chodzi tu o samolot SAAB-MFI-17 „Safari", uzbrojoną wersję szkolnego samolotu SAAB-MFI-15 produkowanego przez szwedzki przemysł lotniczy. Wytwórcy mają nadzieję zainteresować tym produktem przede wszystkim kraje tzw. „trzeciego świata", głównie w Afryce. Powstające tam młode państwa mają niekiedy do rozwiązania poważne konflikty wewnętrzne, a zwykle nie stać ich na nowocześniejsze (czytaj: kosztowniejsze) lotnictwo. W każdym razie pierwsze poważne zainteresowanie samolotem (jeszcze w cywilnej wersji 15) przyszło z Sierra Leone, dokąd sprzedano ponad 20 samolotów. Również pierwsze poważne zastosowanie nowej „bojowej" wersji 17 miało miejsce w Afryce, w Etiopii, tym razem na szczęście w celach jak najbardziej pokojowych. Oto trzy samoloty MFI-17, począwszy od kwietnia 1974 r., brały udział w akcji zorganizowanej przez szwedzki Czerwony Krzyż i Fundusz Pomocy Dzieciom, polegającej na zaopatrywaniu w żywność odciętych od świata wiosek etiopskich, których ludność ginęła z głodu. „Minibombowce" zamiast śmierci niosły tym razem życie. Z ich wyrzutników zrzucano worki z sorgo. Każdy z samolotów dostarczał dziennie ok. 2 000 kg ziarna. Zrzuty odbywały się z bardzo małej wysokości, 1—5 m, aby nie dopuścić do zniszczenia ładunku.

Jak widać, „Safari" nie musi mieć zastosowania wyłącznie bojowego. Jest to (w obu wersjach 15 i 17) również samolot szkolny, do szkolenia początkowego i treningu. Ponieważ za dwoma przednimi miejscami wygospodarowano jeszcze miejsce na jednego pasażera, można użyć samolotu do celów łączności. Łatwo również wyobrazić sobie wersję rolniczą samolotu, szczególnie do opryskiwania środkami skondensowanymi (ULV). Loty patrolowe i fotogrametryczne nie wyczerpują chyba listy zastosowań tego samolociku.

„Safari" zbudowany jest w oparciu o amerykańskie przepisy FAR-23. Może on być użytkowany w klasach: normalnej, użytkowej i akrobacyjnej, a wersja 17 także w klasie zastrzeżonej. W klasie akrobacyjnej (o ograniczonej masie całkowitej) współczynniki przeciążenia wynoszą +6, —3.

PARĘ SŁÓW O ZAKŁADZIE...

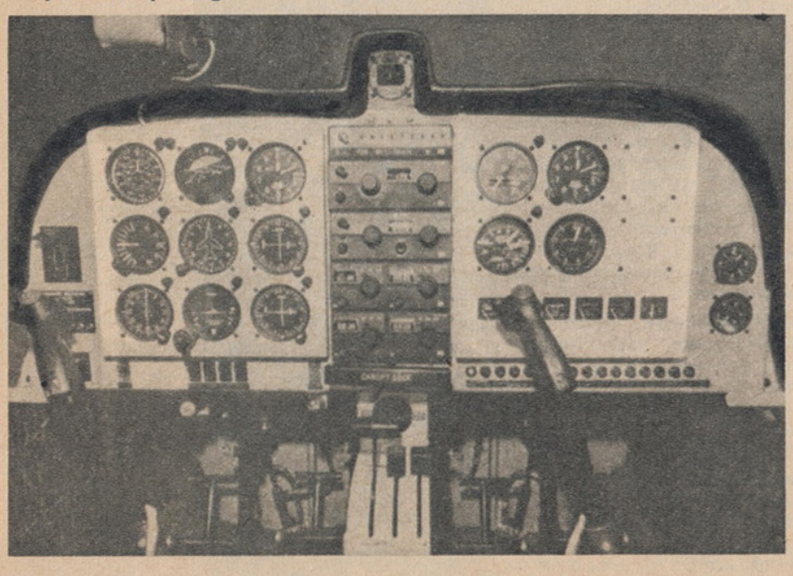
Produkcją samolotów w Szwecji zajmuje się koncern SAAB-Scania Aktiebolag (towarzystwo akcyjne), zrzeszający również zakłady samochodowe, elektroniczne i inne. Koncern zatrudnia ogółem 30 000 pracowników, w tym 9 000 pracuje przy produkcji lotniczej. Koncern w obecnej postaci powstał w 1968 r., jednakże jego główny trzon, zakłady SAAB (Svenska Aeroplane Aktie Bologet) istnieje już od 1937 r. Koncern produkuje obecnie niemal wyłącznie samoloty wojskowe. Charakterystyczna jest niewielka liczba typów znajdujących się w produkcji, cechuje je jednakże duża dojrzałość konstrukcyjna i technologiczna, nowoczesność i — co nie jest bez znaczenia — dostosowanie w wysokim stopniu do lokalnych warunków terenowych i klimatycznych. Typy znajdujących się w produkcji w Szwecji samolotów można policzyć na palcach jednej ręki, są to: SAAB-35 „Draken", naddźwiękowy myśliwiec-bombowiec na każdą pogodę (pięć odmian, w tym 2 na eksport do Danii i Finlandii), SAAB-37 „Viggen", naddźwiękowy, wielozadaniowy samolot bojowy o własnościach skróconego startu i lądowania (5 wersji), SAAB-105, poddźwiękowy, odrzutowy samolot szturmowy i treningowy (kilka wersji również na eksport do Austrii). Gamę zamykają samoloty MFI-15 i MFI-17. Są one produkowane w filii koncernu w Malmö. Zakłady te znane były dotychczas jako Malmö Flyg Industrie (stąd skrót MFI) i zostały włączone do koncernu SAAB-Scania w 1968 r.

...I O KONSTRUKTORZE

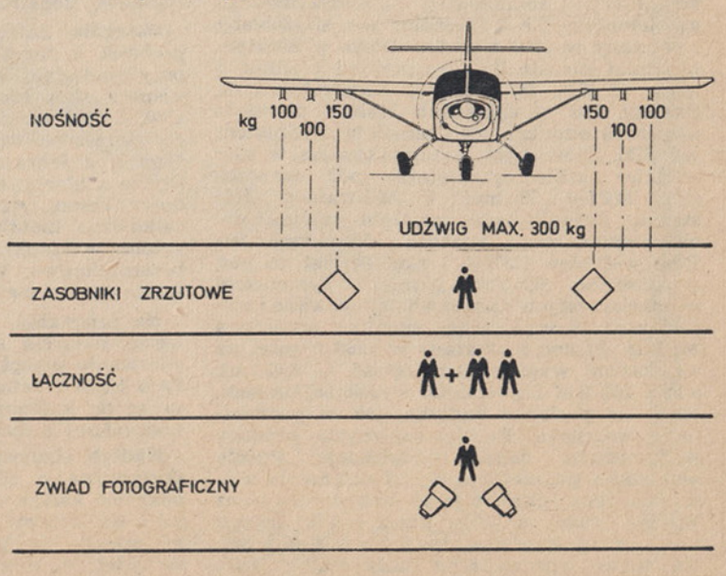
Inżynier Björn Andreasson, konstruktor samolotów MFI-15 i 17, nie jest nową postacią w lotnictwie. Były pracownik amerykańskich zakładów lotniczych Convair w San Diego, powrócił do kraju w 1963 r. i podjął pracę w zakładach Malmö Flyg Industrie. Zarówno w czasie pobytu w Stanach Zjednoczonych, jak i po powrocie do Szwecji, inż. Andreasson, niejako dla odprężenia po swej pracy zawodowej w lotnictwie, zajmował się w ramach prywatnego hobby... konstruowaniem samolotów amatorskich. Na jego dorobek w tym zakresie składa się aż 11 konstrukcji. Do bardziej znanych należy m. in. zgrabny, jednomiejscowy dwupłat sportowo-akrobacyjny BA-4, który w ulepszonej, całkowicie metalowej wersji BA-4B budowany jest w

CIĄG DALSZY NA STRONIE 12

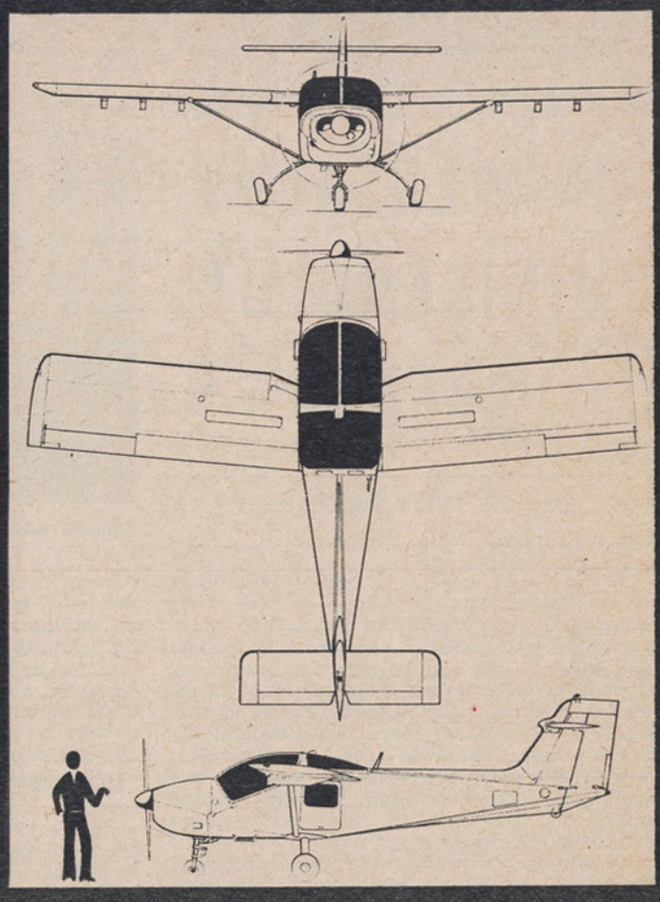
Wnętrze kabiny załogi.



Nośność różnych wersji samolotu.



Cywilna wersja samolotu MFI-15.



„SAFARI"

CIĄG DALSZY ZE STRONY 11

ramach ćwiczeń warsztatowych przez uczniów przyzakładowej szkoły zawodowej MFI. Prawa budowy tego samolotu zakupiono również w Wielkiej Brytanii (Crosby Aviation). Najważniejszą amatorską konstrukcją inż. Andreassona był oczywiście samolot BA-7, protoplasta opisywanych tu, już przemysłowych typów MFI-15 i 17. Najnowszą konstrukcją, oznaczoną inicjałami BA, jest znów akrobacyjny dwupłat BA-11 o współczynnikach przeciążenia +9, —6 w wersji jednomiejscowej i +6, —3 w dwumiejscowej wersji do treningu w akrobacji. Kiedy przy tym wszystkim miał inż. Andreasson czas, żeby wziąć udział w projektowaniu szwajcarskiego samolotu szkolnego Dätwyler „Swiss Trainer" („SP" nr 6/1973), już zupełnie nie wiadomo. Ale fakt, że wziął.

HISTORIA ROZWOJU SAMOLOTU

Jak już powiedziano wyżej, zaczęło się od konstrukcji amatorskiej, dwumiejscowego grzbietopłata BA-7. Samolot ten zbudowany i oblatany w 1958 r. w San Diego w Kalifornii, miał niecałe 7 m rozpiętości i silnik o mocy 75 KM. Po powrocie konstruktora do Szwecji, już w zakładach Malmö, powstała ulepszona odmiana tego samolotu z silnikiem 100 KM, która była wyprodukowana w niewielkiej liczbie egzemplarzy pod oznaczeniem MFI-9 „Trainer" i „Militrainer". Następnie licencję tego samolotu zakupił zachodnioniemiecki koncern Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) i produkował go pod oznaczeniem BO-208C „Junior". Tymczasem w macierzystych zakładach opracowano i wybudowano nową wersję samolotu oznaczoną MFI-15. Prototyp oblatany w 1969 r. miał już zwiększone wymiary (rozpiętość — 8,85 m), silnik 160 KM i usterzenie wysokości umieszczone na poziomie kadłuba, jak w poprzednich wersjach. Po intensywnych próbach wprowadzono dalsze modyfikacje. Przede wszystkim podniesiono wyżej usterzenie wysokości, żeby uchronić je od uszkodzenia przez wysoką trawę, a także przez grudki śniegu i lodu przy starcie w warunkach zimowych. Następnie wprowadzono uniwersalnie rozmieszczone węzły podwozia, które przy wysokim stopniu unifikacji pozwalają produkować od razu dwie odmiany samolotu: z podwoziem trójkołowym i klasycznym. Wreszcie wymieniono silnik na mocniejszy — 200 KM. Prototyp tak zmodernizowanej wersji oblatany został 26 lutego 1971 r. i dał początek seryjnej produkcji samolotu MFI-15. Potencjalne możliwości zastosowań wojskowych samolotów skłoniły konstruktora i producenta do wzmocnienia skrzydeł i przystosowania samolotu do wykonywania zadań bojowych przy pomocy podwieszanego uzbrojenia. Prototyp tej wersji samolotu, oznaczonej MFI-17, oblatano 6 lipca 1972 r. W 1973 r. rozpoczęto dostawy seryjnych samolotów do Sierra Leone.

OPIS TECHNICZNY SAMOLOTU

Samoloty MFI-15 i MFI-17 mają zunifikowaną, niemal identyczną konstrukcję i dlatego opis techniczny dotyczy jednocześnie obu tych typów.

Samolot MFI-15/17 jest dwu-trzymiejscowym, jednosilnikowym zastrzałowym grzbietopłatem, konstrukcji metalowej.

Skrzydła. Złożone z dwóch symetrycznych połówek o obrysie prostokątnym, zwężonym przy kadłubie, wykazują charakterystyczny ujemny skos (do przodu) — 5°. Wznios — 1°30'. Profil własny 10-procentowy. Konstrukcja duralowa dwudźwigarowa, o dźwigarach typu I, z żebrami tłoczonymi z blachy. Pokrycie z blachy duralowej tworzy dwuobwodowy keson, pracujący na skręcanie. Lotki całkowicie metalowe, bezszczelinowe, wyposażone w klapki odciążające. Klapy zwykłe, bezszczelinowe, konstrukcji identycznej jak lotki, wychylane elektrycznie.

Na załamanej, przykadłubowej części krawędzi natarcia stałe skrzela, zapobiegające oderwaniu przepływu przy kadłubie przy dużych kątach natarcia. Skrzydła przymocowane są do kadłuba pojedynczymi kroplowymi zastrzałami z duralu.

Kadłub stanowi półskorupową konstrukcję skrzyniową o płaskich ścianach. Duralowe pokrycie usztywnione jest ramowymi wręgami i nielicznymi podłużnicami. Kabina załogi mieści się przed głównym dźwigarem skrzydeł. Miejsca obok siebie wyposażone są

DANE TECHNICZNE

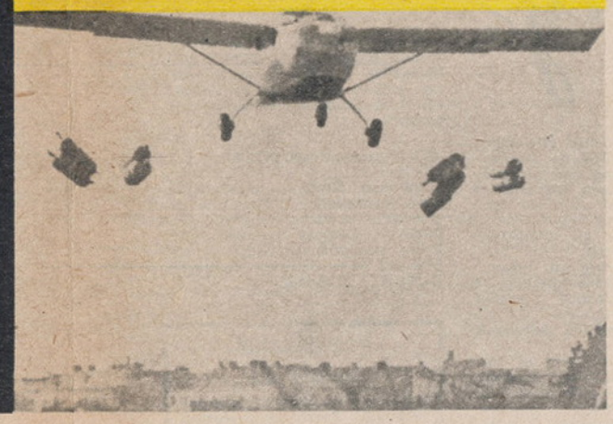
WYMIARY: Rozpiętość — 8,85 m, długość — 7,00 m, wysokość: podwozie trójkołowe — 2,40 m, podwozie klasyczne — 1,90 m, pow. nośna — 11,8 m², wydłużenie — 6,64, wymiary kabiny załogi — 1,1 x 1,0 m.

MASY: Masa startowa (max.): kategoria zastrzeżona — 1 100 kg, kategoria normalna — 1 000 kg, kategoria użytkowa — 900 kg, kategoria akrobacyjna — 825 kg, obciążenie pow. (max.) — 72 do 97 kg/m², obciążenie mocy (max.) — 4,1 do 5,5 kg/KM.

OSIĄGI (masa 1000 kg bez uzbrojenia): Prędkość dopuszczalna — 365 km/h, prędkość max. — 257 km/h, prędkość przelotowa — 233 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 95 km/h, wznoszenie — 5,5 m/s, pułap — 5 200 m, czas trwania lotu (max.) — 5 h 10 min., rozbieg — 150 m, start na 15 m — 280 m.

Samolot MFI-17 podczas prób w Malmoe. Opracowano wówczas technikę zrzutów zaopatrzenia dla głodującej ludności odciętych od świata wiosek etiopskich (zdjęcie powyżej).

Jeden z trzech „Safari" biorących udział w akcji ratowniczej w Etiopii. Worki zawieszone pod każdym skrzydłem MFI-17 zawierają ok. 300 kg ziarna sorgo (zdjęcie poniżej).



w podwójny układ sterowania. Tablica przyrządów wspólna, główne przyrządy pilotażowo-nawigacyjne umieszczone są po lewej stronie. Lewy fotel przeznaczony jest dla ucznia w lotach szkolnych i dla pilota w lotach z załogą jednoosobową. Burty kabiny są ukośne, co ułatwia wsiadanie i zapewnia dobrą widoczność terenu przed samolotem. Widoczność z kabiny jest doskonała dzięki układowi grzbietopłata. Głowa pilota znajduje się mniej więcej na poziomie płata, dzięki czemu widzi on zarówno dobrze w dół jak i w górę, a w głębokim zakręcie płat nie utrudnia obserwacji ziemi. Jednoczęściowa osłona kabiny załogi otwiera się do wsiadania do góry i do tyłu i może być odrzucona w razie niebezpieczeństwa. Przestrzeń za kabiną załogi, a przed tylnym dźwigarem, tworzy niewielką kabinę dla jednego pasażera siedzącego tyłem lub 100 kg bagażu. Wejście przez umieszczone z lewej strony oszklone drzwi, otwierane do góry. Grzbiet kadłuba nad kabiną jest oszklony, co ułatwia załodze obserwację do tyłu.

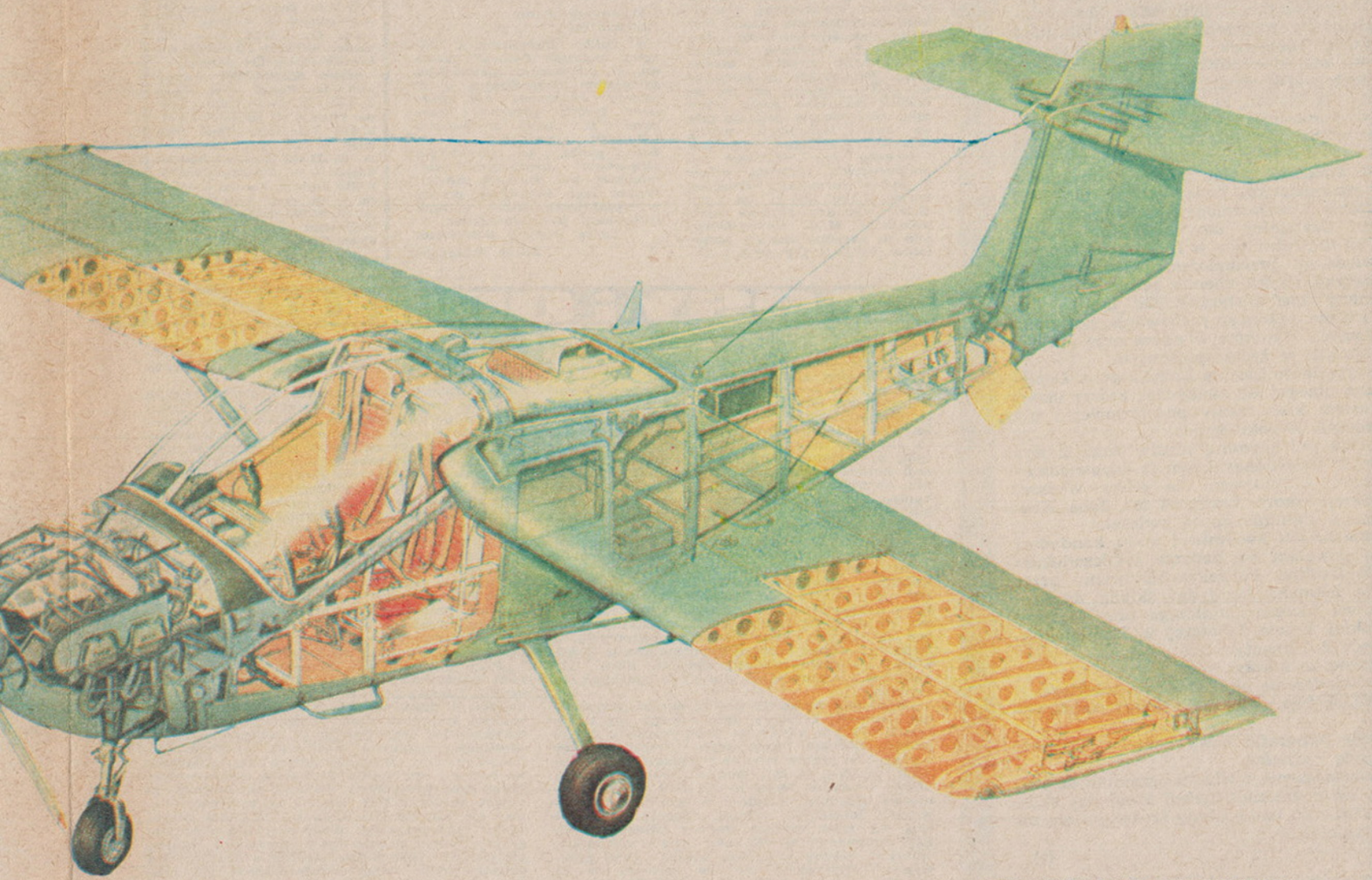
Usterzenie wolnonośne. Statecznik pionowy lekko skośny, stanowi całość z kadłubem i jest uzupełniony z przodu niewielką płetwą grzbietową. Ster kierunku odciążony rogowo, pokryty blachą wyposażony jest w klapkę wyważającą. Wysoko umieszczone usterzenie wysokości jest całkowicie ruchome (płytowe), wyposażone w dużą klapkę dociążająco-wyważającą.

Podwozie samolotu nie chowane, może być rozwiązane w dwóch wersjach: klasycznej (z kółkiem ogonowym) i trójkołowej z kołem przednim. Koła główne, zamocowane na sprężystych goleniach z laminatu, wyposażone są w hamulce tarczowe. Półwolnonośna goleń podwozia przedniego stanowi amortyzator olejowo-pneumatyczny. Zamiast kół samolot może być wyposażony w narty, narto-koła lub pływaki.

Zespół napędowy składa się z tłokowego, płaskiego, chłodzonego powietrzem silnika wtryskowego Lycoming IO-360-A1B o mocy 200 KM i dwułopatowego metalowego śmigła przestawialnego Hartzell. Dwa integralne zbiorniki w skrzydłach mieszczą 190 l paliwa.

Uzbrojenie. Wojskowa wersja samolotu MFI-17 ma wzmocnioną konstrukcję płata i zamocowanych pod nim 6 uniwersalnych uchwytów, umożliwiających podwieszanie różnych rodzajów broni zaczepnej. Nośność każdego z wewnętrznych uchwytów wynosi 150 kg, pozostałe mogą unieść po 100 kg, z tym, że całkowity udźwig nie może przekroczyć 300 kg. Na uchwytach mogą być podwieszone zasobniki z rakietami powietrze-ziemia (4 zasobniki po 7 pocisków), pociski p-z bezprowadnicowe (po 3 pociski pod każdym wyrzutnikiem). Kierowane przewodowo pociski przeciwczołgowe Bofors „Bantam" (po 1 zasobniku pod każdym uchwytem) lub zasobniki z karabinami maszynowymi (dwa zasobniki po 2 k. masz.). Oczywiście możliwe są również dowolne kombinacje uzbrojenia. Zadania bojowe wykonywane są w zasadzie przez pojedynczego pilota, jednakże w przypadku użycia kierowanych przewodowo pocisków przeciwpancernych „Bantam" konieczny jest operator naprowadzający pociski na cel. Celownik do broni strzeleckiej i pocisków nie kierowanych znajduje się nad tablicą przyrządów, po lewej stronie. Zamiast broni pod uchwytami można podwiesić zasobniki zrzutowe z zaopatrzeniem. Zamiast uzbrojenia samolot może zabrać dwie kamery do zwiadu fotograficznego.

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI



PRZEKRÓJ PERSPEKTYWICZNY SAMOLOTU SAAB-MFI-17

NASZE TRASY

DO LICEUM LOTNICZEGO W DĘBLINIE

Spory pakiet listów do redakcji — to prośby o informacje w sprawie przyjęć do Liceum Lotniczego przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Uwaga zatem: **Krzysztof Olejak** z Czechowic, **Paweł Machcicki** z Koszalina, **Janusz Wachciński** z Lublina, roztargniony czytelnik ze Stalowej Woli, który w nadmiarze emocji i pośpiechu zapomniał podać swego nazwiska i adresu, oraz inni nasi młodzi czytelnicy:

Liceum Lotnicze zorganizowane zostało z myślą o przygotowaniu kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Jest ono szkołą zawodową, zbliżoną do statusu szkoły kadetów, korzystającą z pomocy kadrowej i technicznej WOSL. Nauka w liceum trwa 4 lata. Uczniowie mają zapewniony bezpłatny internat, wyżywienie, umundurowanie i pomoce naukowe. W każdym roku — dwa miesiące wakacji, w tym miesiąc wypoczynku zorganizowanego oraz ferie świąteczne. W czasie wypoczynku zorganizowanego przewidziane jest przeszkolenie obronne, praktyka w zakładach lotniczych oraz loty na szybowcach i samolotach z silnikami tłokowymi. Po ukończeniu nauki i zdaniu egzaminu dyplomowego absolwenci otrzymują dyplom mechanika przyrządów pokładowych i osprzętu lotniczego, uprawniający do podjęcia studiów na wyższych uczelniach. Chętni przyjmowani są na dalsze studia w WOSL na kierunku pilotażu i nawigacji, a w przypadku niespełniania warunków zdrowotnych — na kierunku nawigatora stanowisk dowodzenia lub na kierunku oficerów politycznych i w innych uczelniach wojskowych.

Uczniowie liceum, którzy nie zdadzą egzaminu dyplomowego, będą mogli kontynuować naukę w Szkole Chorążych przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej na kierunkach: pilotów śmigłowcowych, pilotów transportowych, nawigatorów, nawigatorów stanowisk dowodzenia i meteorologów synoptyków.

Liczni Czytelnicy zapytują, jakie przedmioty są najważniejsze w Liceum Lotniczym. Odpowiadamy: przedmiotami wiodącymi są: matematyka, fizyka, chemia, języki obce oraz przedmioty specjalistyczne. Od ucznia wymaga się nienagannego zachowania, osiągania pozytywnych wyników w nauce oraz aktywnego udziału w życiu społecznym.

O przyjęcie do Liceum Lotniczego w Dęblinie mogą ubiegać się kandydaci, którzy ukończyli osiem klas szkoły podstawowej i nie przekroczyli 16 roku życia.

Składają oni pisemną prośbę wraz z wypełnionym kwestionariuszem (z odpowiedniego sztabu wojskowego) na adres Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie do 15 kwietnia.

W miesiącach kwietniu i maju kandydaci zostają powołani na badania lotniczo-lekarskie do Dęblina. Po zakwalifikowaniu przez komisję lekarską kandydat składa do kierownictwa Liceum Lotniczego przy Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie następujące dokumenty:

- opinię ze szkoły
- zaświadczenie obywatelstwa polskiego
- świadectwo ukończenia szkoły podstawowej
- dwie fotografie o wymiarze 3,5 × 4,5 cm
- zgodę rodziców
- zaświadczenie o zdaniu egzaminu do jednej ze szkół średnich (jeżeli kandydat składał podanie do innej szkoły średniej i nie został przyjęty).

(z)

NA LOTNIE DO GOLESZOWA

Szanowna Redakcjo!

W dniach 6—7 września ub. r. byłem na Żarze, gdzie obserwowałem pierwszy raz loty na lotniach. Poznałem tam inż. Stanisława Franka z czeskiego Cieszyna, który również dwa dni przebywał na Żarze. O mającym się odbyć zlocie pilotów lotni na Żarze dowiedział się on ze „Skrzydlatej Polski", którą — jak oświadczył — można bez trudności dostać w Czechosłowacji.

Inżynier Stanisław Franek był przed wojną na kursie szybowcowym w Goleszowie i bardzo miło wspomina ten czas i kolegów z kursu. Między innymi pytał o pilota Adama Zientka, którego spotkał teraz na Żarze. Powitanie po latach było bardzo serdeczne.

W tych dniach dostałem list od inż. Franka, którego fragmentem, z uwagi na przedstawioną ciekawą propozycję, uważam za wskazane podzielić się z Szanowną Redakcją:

„Myślę, że najlepiej byłoby stworzyć szkołę lotniarstwa na Chełmie w Goleszowie i uczyć latania na zweryfikowanym sprzęcie. Na Chełmie istnieją stare hangary i budynki po szkole szybowcowej, które są nie wykorzystane. Bardzo często jestem również wspomnieniami na Żarze, gdyż panująca tam atmosfera była bardzo przyjemna".

Jeżeli propozycja inż. Stanisława Franka byłaby zrealizowana, zgłaszam jako pierwszy swoją kandydaturę na pierwszy kurs!

Łączę serdeczne pozdrowienia i życzenia z okazji nadchodzącego lata szybowcowo-samolotowego.

Jan Chałupski

EDMUND JERECZEK ŻYJE

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

W numerach 39—42 (1264—1267) z dn. 28.IX. oraz 5, 12 i 19.X.1975 r. ukazał się obszerny materiał na temat Bitwy o Anglię, opracowany z wielkim poświęceniem przez Waszego współpracownika Andrzeja R. Janczaka. Jednak p. Janczak popełnił nieścisłość. Mianowicie w numerze 40 „SP", pozycja nr 50, umieścił nazwisko mego brata jako nieżyjącego, podczas gdy on żyje. Informacja winna brzmieć: Jereczek Edmund Vincenty (ur. 27.X.1904 r.), podporucznik rezerwy, oficer 2 pułku lotniczego Kraków, we wrześniu 1939 r. od 1 do 13.IX. dowódca plutonu łącznikowego MDL Rumia-Oksywie w składzie dwóch samolotów RWD-13 (SP-ATB i SP-BML) oraz R-XIII. Samolot SP-BML Edmund Jereczek ewakuował do Szwecji. W Bitwie o Wielką Brytanię służył w dywizjonach angielskich 229 i 43. W późniejszym okresie był instruktorem w OTU. Wylatał w czasie wojny około 3000 godzin, brał udział w 30 lotach bojowych na samolocie Hawker „Hurricane". Po wojnie pozostał w Anglii. Od 1974 r. jest na emeryturze i mieszka koło Birmingham, w środkowej Anglii.

Zaznaczam, że przez takich autorów jak Jan Jokiel („Udział Polaków w Bitwie o Anglię", wyd. I — 1972, strona 55, poz. 14) i Wacław Król (artykuł w „Skrzydlatej Polsce" nr 43 z 24.X.1971 r.) oraz przez Wrocławski Tygodnik Katolicki z czerwca 1971 roku i obecnie przez p. A. Janczaka został uznany za poległego w późniejszym okresie II wojny gdzieś na terenie Anglii. Uważam, że należy skończyć nareszcie z uśmiercaniem mego brata.

Z góry dziękuję za ewentualne pełne sprostowanie i załączam serdeczny uścisk dłoni.

Alfons Jereczek

Za popełnioną pomyłkę — bardzo przepraszamy, tak naszego Czytelnika jak i — oczywiście — p. Edmunda Wincentego Jereczka. Powyższy list, stanowiący sprostowanie dotychczasowych publikacji, zamieszczamy z satysfakcją i przyjemnością. **(Red.)**

JUNKERS RUNĄŁ PIERWSZY

Szanowny Panie Redaktorze!

W cyklu „Samoloty, z którymi walczyli Polacy" podano, iż pierwszym niemieckim samolotem zestrzelonym w II wojnie światowej był Junkers Ju-87B „Stuka". Natomiast B. Arct, w książce „Śladami samolotu" (Łódź, 1969) podał, że pierwszym strąconym samolotem niemieckim był Heinkel He-111. Wobec tego uprzejmie proszę o wyjaśnienie, która z tych informacji jest prawdziwa.

Łączę wyrazy poważania

Rafał Jabłoński

Pierwszym samolotem hitlerowskim zestrzelonym w II wojnie światowej był Junkers Ju-87. Zestrzelił go 1 września 1939 r. o godz. 5.30 por. pil. Władysław Gnyś z Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego. Informacja w książce „Śladami samolotu" jest błędna. **(Red.)**

DO „SKRZYDLATEJ" listy

POCZTA

„MUSTANG"

Jan Krawiel — Sidra. Opis i rysunki samolotu P-51 „Mustang" będą zamieszczone w cyklu „Samoloty, na których walczyli Polacy".

LISTY

Józef Gmysek — Szczecin; Zenon Karwacki — Górki, woj. kieleckie. Korespondencję można kierować na adres redakcji. List przekażemy konstruktorowi.

RADIOMODELE

Damian Goik — Pawłowice, woj. katowickie. Potrzebne informacje zawiera książka „Budowa i pilotaż radiomodeli", która ukazała się ostatnio nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności.

ROZWIĄZANIA

ARYTMOGRAF

(z nru 45 z dnia 9 listopada 1975 r.). Znaczenie wyrazów: A — Leonow, B — „Szpak", C — GIRD, D — „Lech", E — YR. **Hasło:** POLSKIE SPADOCHRONY Z LEGIONOWA.

ARYTMOGRAF

(z nru 47 z dnia 23 listopada 1975 r.). Znaczenie wyrazów: A — pilotaż, B — Jerzy, C — ogon, D — WSK, E — HC. **Hasło:** WOJSKA LOTNICZE NA STRAŻY POLSKICH GRANIC.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Jan Popiel** — ul. Nowe Osiedle 27, 73-300 Łobez; **Teodor Nyka** — ul. Spokojna 9/1/41, 85-838 Bydgoszcz; **Karol Niemiec** — ul. Kościuszki 45/51 m. 42, 23-400 Biłgoraj; **Andrzej Różycki** — ul. Metalowców 9/34, 23-210 Kraśnik; **Konrad Czarniecki** — ul. gen. Świerczewskiego 19, 64-000 Kościan; **Grażyna Wojcieszak** — ul. Rynek 13/2, 63-400 Ostrów Wlkp.

GŁOSY i ODGŁOSY

Na łamach „Życia i Nowoczesności" (18.12.75) ukazał się artykuł W. Wionczka i H. Żwirki pt. **„Uczepmy się samolotów"**, będący — jak piszą autorzy — próbą „określenia miejsca i roli transportu lotniczego w naszym kraju w ogóle, a w systemie transportowym w szczególności". Za jeden z punktów wyjścia autorzy biorą aktualny stan rzeczy polegający m. in. na tym, że z komunikacji lotniczej (w skali rocznej) korzysta: co drugi statystyczny Amerykanin, co trzeci obywatel ZSRR, co ósmy mieszkaniec kuli ziemskiej oraz co trzydziesty Polak. Podczas gdy pod względem produkcji przemysłowej Polska znajduje się na dziesiątym miejscu w świecie, wielkością i zasięgiem transportu lotniczego wyprzedza nas wiele państw znacznie mniejszych terytorialnie i słabszych ekonomicznie. Wydaje się to wynikać z poważnego niedoceniania lotnictwa w naszym krajowym i międzynarodowym transporcie, co staje się szczególnie niezrozumiałe wobec aktualnych kłopotów transportowych, a zwłaszcza wobec ogromnego przeciążenia kolei, której lotnictwo mogłoby znacznie ulżyć. Oto niektóre z argumentów służących uzasadnieniu tej tezy:

„Wiadomo, że każdy pociąg szybki (pospieszny, express), z reguły dalekobieżny, na trasie ponad 300 km eliminuje praktycznie z ruchu półtora pociągu towarowego. Wystarczy więc odciążyć w jakimś stopniu i zastąpić czymś pociągi szybkie, a lżej będzie nawet w transporcie towarów. Może to już dziś uczynić lotnictwo. Średnia odległość w krajowych przewozach lotniczych wynosi obecnie około 370 km. Na taka właśnie średnią odległość PLL LOT przewiozły w 1973 roku prawie milion pasażerów. Gdyby wskaźnik wzrostu tych przewozów utrzymywał się na poziomie z lat 1971—73, w roku 1974 LOT przewiózłby co najmniej 1 200 tys. pasażerów. To znaczy już ponad 10 proc. tego, co na odległość ponad 300 km przewiozły (w tym samym czasie) w pociągach pospiesznych Polskie Koleje Państwowe...

...Należałoby więc przyznać lotnictwu wyższą rangę w systemie transportowym kraju. Zwłaszcza w perspektywicznym rozwoju. Bo transport lotniczy ma (...) punktową infrastrukturę. A więc po to, by zwiększyć przepustowość dróg lotniczych, nie trzeba wymieniać bądź instalować tysięcy kilometrów nowych torów ani budować bitych dróg szybkiego ruchu, względnie drogich i pracochłonnych autostrad (koszt budowy 1 km autostrady wynosi: w warunkach zwykłych — 58 mln złotych, przez aglomerację — 70 mln zł, przez centra aglomeracji — 120 mln złotych)."

Przypominając, że np. dotychczasowe nakłady na budowę lotniska Rębiechowo nie przekroczyły 500 mln złotych, a wybudowany na Okęciu pawilon obliczony na obsługę 800 tys. pasażerów kosztował ok. 600 mln złotych, autorzy artykułu zastanawiają się nad problemem rentowności w znacznie szerszym aspekcie, pisząc:

„Przy formułowaniu ekonomicznych uzasadnień najsłuszniej byłoby wyjść poza kategorie czysto transportowe i oprzeć się na lotnictwie cywilnym jako całości. Niestety — dokonanie takiego kompleksowego bilansu, przy obecnym rozstrzeleniu organizacyjnym naszego lotnictwa cywilnego, przerasta możliwości artykułu publicystycznego. Jednakże nawet fragmentaryczne oceny i wyliczenia pozwalają skonstruować obraz dość przejrzysty. Okazuje się bowiem, że nawet Aeroklub PRL potrafi też zarabiać, chociaż nie jest instytucja do takich celów powołaną... Inny przykład: WSK-Okęcie, a więc klasyczny zakład przemysłowy, bardziej i głośniej szczyci się zyskami czerpanymi z krajowych i eksportowych usług agrolotniczych niż akumulacją z produkcji. Lotnictwo może więc być i jest rentowne, nawet na swych peryferyjnych odcinkach". **(w)**

NOWE KSIĄŻKI

WYWIADOWCY ARCISZEWSKIEGO

Pierwsze wydanie interesująco napisanych wspomnień Jerzego Ziółkowskiego — jednego z pięciu uczestników pierwszej polskiej grupy wywiadowców zrzuconych z ZSRR na spadochronach — spotkało się z życzliwym przyjęciem czytelników i dość szybko zostało wyczerpane. Drugie wydanie tych wspomnień skierowano do księgarń pod koniec ubiegłego roku. Także i ten nakład cieszy się dużym zainteresowaniem.

Autor, przedstawiając w swoich wspomnieniach genezę, działalność oraz tragiczny koniec grupy „Michał", a także ludzi z nią współpracujących, ukazuje mniej znany, lecz ważny odcinek walki z hitlerowskim okupantem.

We wstępie do wspomnień Wacław Poterański pisze m.in.: „Droga, na którą wkroczyli członkowie grupy „Michał", była jedną z rozlicznych, jakimi szli ku wolnej Polsce żołnierze pustynnych frontów w Afryce Północnej, uczestnicy walk w słonecznej Italii i ostatniego roku zmagań państw koalicji antyhitlerowskiej w Północnej Francji, Belgii, Holandii i w Niemczech zachodnich. Ale grupa Mikołaja Arciszewskiego świadomie obrała drogę najkrótszą. Jej żołnierze wrócili do kraju, gdy jeszcze był w niewoli. Podjęli walkę w niezwykle trudnych warunkach. Zapoczątkowali nowy militarno-polityczny szlak walczących o wolność ojczyzny Polaków, nie precyzując żadnego programu politycznego. Tym samym szlakiem w dwa lata później ruszyła na zachód, już w zupełnie odmiennych okolicznościach, 1 Dywizja Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, a za nią dalsze jednostki I Armii Polskiej. Był to szlak wiodący od Lenino drogami Białorusi i Ukrainy, poprzez Wał Pomorski i Kołobrzeg do Berlina".

Grupa spadochronowo-wywiadowcza „Michał" została zorganizowana z inicjatywy kpt. Mikołaja Arciszewskiego w obozie w Kozielsku pod Moskwą w 1941 r. Dowódca grupy — kpt. Mikołaj Arciszewski był do chwili wybuchu wojny dziennikarzem „Kuriera Bałtyckiego" w Gdyni; pozostali członkowie grupy w chwili skoku byli w stopniu podporucznika: Jerzy Mickiewicz, Zbigniew Romanowski, Stanisław Wiński oraz autor wspomnień Jerzy Ziółkowski.

Kpt. Mikołaj Arciszewski był człowiekiem o niezwykłej inteligencji, świetnej pamięci i wspaniałym talencie polityczno-organizacyjnym. Nie był komunistą, głosił jednak, że wyzwolenie Polski nadejdzie nie z Zachodu, lecz ze Wschodu, że przyszłość kraju zależeć będzie od przeprowadzenia reform społecznych. Ze swymi poglądami nie krył się.

Grupa „Michał" w połowie sierpnia 1941 r. lądowała pod wsią Zofiówka pod Łodzią. Dużej pomocy udzielili wywiadowcom mieszkańcy wsi, którzy ukryli ich, a następnie przeprowadzili na teren tzw. Generalnej Guberni, gdzie we wsi Gomulin znaleźli schronienie. Kilka dni później członkowie grupy Arciszewskiego rozpoczęli działalność wywiadowczą.

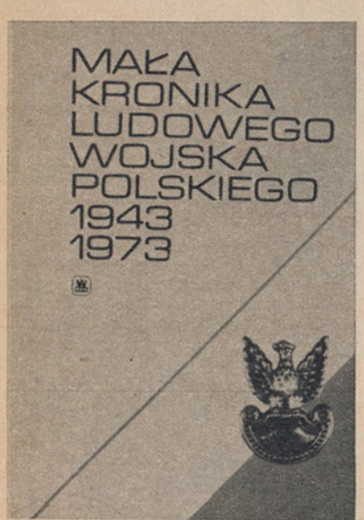
Za pośrednictwem jednej, a następnie drugiej radiostacji przekazywano systematycznie sztabowi radzieckiemu materiały wywiadowcze dotyczące sytuacji na kolei na froncie wschodnim. Dzięki meldunkom tej grupy Sztab Generalny i dowództwo radzieckie były poinformowane o sytuacji na tyłach i w rejonie przyfrontowym. Wypada wspomnieć, że przekazywane informacje miały ogromne znaczenie dla działań partyzanckich. Wspaniałym osiągnięciem grupy „Michał" było przekazywanie meldunków o przygotowniach do ofensywy wojsk hitlerowskich w kierunku Kaukazu.

Wspomnienia czyta się lekko, z zainteresowaniem, ponieważ autor pisze o sprawach nam wszystkim bliskich — o walce z okupantem hitlerowskim.

JERZY ZIÓŁKOWSKI ● GRUPA „MICHAŁ" NADAJE ● Wydawnictwo MON. Warszawa — 1975. Nakład 10 000 egz., str. 261, cena 20 zł. Wydanie II.

NOWE KSIĄŻKI

KOMPENDIUM WIEDZY O LWP



„Mała kronika Ludowego Wojska Polskiego" nie jest publikacją najnowszą, ukazała się w IV kwartale 1975 r. Polecamy ją jednak naszym czytelnikom, ponieważ jest to kompendium wiedzy o historii ludowego Wojska Polskiego i jego współczesnym rozwoju — zbiór najistotniejszych informacji o WP, zaczerpnięty z różnych wiarygodnych źródeł. Z naszego lotniczego punktu widzenia ważne w tej publikacji jest również i to, że zawiera ona sporo informacji, bardzo ciekawych i istotnych faktów z historii i współczesności ludowego lotnictwa, w większości wypadków nie znanych przeciętnemu czytelnikowi.

Kto dziś, po 30 latach pamięta, na przykład, o rozkazie naczelnego dowódcy WP o utworzeniu Cywilnej Floty Powietrznej Rzeczypospolitej Polski i z jakich jednostek wojskowych ją organizowano? Kiedy powołano lotnictwo Marynarki Wojennej, dowództwo obrony przeciwlotniczej obszaru kraju i wojskowe szkoły lotnicze? Chyba tylko niektórzy weterani LWP? Zapewne nawet i oni nie potrafiliby podać dat zmian w umundurowaniu lotników wojskowych. Albo, kiedy i jakie typy sprzętu wprowadzano na uzbrojenie lotnictwa? Kiedy i kto rozwiązał przedwojenną LOPP? Kiedy w wojsku wprowadzono odznaki specjalności lotniczych? Kiedy zaczął wychodzić „Wojskowy Przegląd Lotniczy", odsłonięto w Warszawie zrekonstruowany Pomnik Lotnika, powołano do życia Dowództwo Wojsk Lotniczych w Poznaniu? Na te i wiele innych pytań można właśnie znaleźć źródłowe odpowiedzi w małej kronice.

O wojsku pisało i pisze się u nas wiele. Trudno byłoby jednak dotrzeć przeciętnemu człowiekowi do niezwykle bogatej literatury tematu, która — co tu ukrywać — liczy już kilka tysięcy różnego rodzaju publikacji w postaci artykułów, książek i najrozmaitszych prac dyplomowych. Słusznie się też stało, że zespół pod kierunkiem Mikołaja Plikusa z Wojskowej Akademii Politycznej im. Feliksa Dzierżyńskiego postanowił opracować małą kronikę LWP, która w sposób skondensowany i przejrzysty, udokumentowany konkretnymi faktami — pokazuje narodziny i rozwój ludowego Wojska Polskiego, jego wkład i rolę w wyzwoleniu ziemi ojczystej, w utrwaleniu władzy ludowej, w działaniu na rzecz gospodarki narodowej i społeczeństwa.

Autorzy — Mikołaj Plikus, Aleksander Gawryszewski, Tadeusz Sawicki, Mieczysław Jaworski i Roman Leś — wprowadzili w kronice wyraźną periodyzację historii rozwoju naszych sił zbrojnych, przedstawiając każdy etap rozwoju w postaci syntetycznej jego charakterystyki (jak gdyby wykładu) oraz rejestru ważniejszych wydarzeń, zmian i przeobrażeń LWP na danym etapie. W czasach II wojny światowej przyjęto 3 etapy (I — styczeń 1942 — maj 1943, II — maj 1943 — lipiec 1944, III — 22 lipca 1944 — 9 maja 1945), natomiast w okresie powojennym 4 etapy (I — 10 maja 1945 — koniec 1948 r., II — 1949 — 1955, III — 1956 — 1960 i IV od 1961 r.). Z uwagi na to, że książka ukazała się już po obchodach XXX-lecia PRL, autorzy uwzględnili w swojej kronice również rok 1974. Uzupełniają ją aneksy (załączniki, schematy i bibliografia).

Trzeba przyznać, że — ogólnie rzecz biorąc — autorom udała się kronika, a wybór jej formy uznać należy za właściwy. Tego rodzaju wydawnictwo okazało się bardzo potrzebne i stanowić będzie cenną, podręczną pomoc dla wszystkich interesujących się naszym ludowym Wojskiem Polskim. Szczególnie przydatne może być nauczycielom i młodzieży na lekcjach wychowania obywatelskiego. Godne polecenia wydaje się też do bibliotek aeroklubowych.

Można przewidywać, że ze względu na popularne ujęcie tematu mała kronika doczeka się rychło drugiego wydania. A w nim widzielibyśmy jednak więcej zdarzeń z lotnictwa. Np. autorzy w kronice pominęli pierwsze w PRL pokazy Święta Lotnictwa w Warszawie (2.IX.1945 r.) i wielkie pokazy lotnicze na Bemowie w 1957 r. Odnotowali skrupulatnie powstanie różnych pism wojskowych, a zapomnieli o „Skrzydlatej Polsce" (rozkaz dowódcy Lotnictwa WP o powołaniu redakcji z 30.III.1945 r.), która w latach 1945—1948 wydawana była przez GZPW WP i Zarząd Polityczny Wojsk Lotniczych, a później przez ZG Ligi Lotniczej. Jest w tekście kilka pomyłek co do roku połączenia trzech lig (LPŻ, LL, LM), połączenie miało miejsce nie w 1950 r., a w 1953 r. Brak w ogóle wzmianek o Aeroklubie PRL i lotniczym przysposobieniu wojskowym, o Dowództwie Wojsk Lotniczych i OPK, o Inspektoracie Lotnictwa. Należałoby te i inne rzeczy w nowym wydaniu uzupełnić.

(kon)

MAŁA KRONIKA LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO ● 1943—1973 ● WYDAWNICTWO MON — 1975 ● Praca zespołowa pod ogólnym kierownictwem Mikołaja Plikusa. Str. 544, cena 60 zł, nakład 8 000 + 349 egz.

NOWE KSIĄŻKI

NOWOCZESNY PODRĘCZNIK RADIOMODELARZA

„Radiomodelarstwo jest obecnie uznawane za najbardziej wszechstronną i perspektywiczną formę politechnizacji młodzieży. Łączy ono bowiem w najatrakcyjniejszej postaci elementy konkretnej wiedzy z dziedziny elektroniki, automatyki, radiotechniki, elektrotechniki i mechaniki — wiadomości i zainteresowania niezbędne obywatelowi nowoczesnego państwa. Z drugiej strony radiomodelarstwo staje się powszechną formą czynnego wypoczynku". Tak pisze we wstępie do nowego, trzeciego już wydania swej książki „Budowa i pilotaż radiomodeli" Janusz Wojciechowski. Trzecie wydanie, zgodnie z nieustannym rozwojem techniki, a elektroniki szczególnie, zostało znacznie rozszerzone i uzupełnione najnowszymi danymi. W książce obok wypróbowanych już urządzeń znajdziemy zatem opisy aparatur nowych, modeli dotąd nie omawianych i mnóstwo wyczerpujących informacji niezbędnych dla każdego radiomodelarza.

Książka składa się z ośmiu rozdziałów. Pierwszy informuje ogólnie o możliwościach uprawiania radiomodelarstwa i aktualnych, dodajmy, bardzo uproszczonych przepisach. W następnych rozdziałach omówiono: budowę aparatury sterującej konstrukcji autora; budowę modeli zdalnie sterowanych, których plany załączone są do książki; wyposażenie modeli w aparaturę sterującą; pilotaż radiomodeli latających; pilotaż radiomodeli pływających; pilotaż radiomodeli kołowych oraz sędziowanie zawodów radiomodelarskich.

Jeśli chodzi o lotniczą część książki, to godne uwagi są informacje na temat modeli śmigłowców, nowej ale bardzo trudnej dziedziny małego lotnictwa. Jak wynika z naszych doświadczeń, nawet budowa modelu śmigłowca według zestawu fabrycznego z gotowymi podzespołami jest przedsięwzięciem niezwykle skomplikowanym, nie wspominając o trudnościach w opanowaniu pilotażu. Inż. Ryszard Witkowski, znany pilot doświadczalny wiropłatów, który obserwował za granicą pokazy modeli śmigłowców, wysuwa nawet interesującą tezę, że najłatwiej pilotują swoje modele piloci prawdziwych śmigłowców (!). Dobrze więc, że o śmigłowcach można znaleźć sporo informacji w nowym wydaniu książki Wojciechowskiego.

„Budowa i pilotaż radiomodeli" jest wypróbowanym sojusznikiem każdego, nawet początkującego radiomodelarza. Jeśli ktoś nie ma możliwości zakupu fabrycznej aparatury, może bez najmniejszych trudności zbudować odpowiednie urządzenie według precyzyjnego opisu Wojciechowskiego. Doskonałe rysunki montażowe, nie tylko schematy ideowe, ułatwiają pracę.

Jeśli chodzi o uwagi krytyczne — bo cóż to byłaby za recenzja bez szczypty tego rodzaju przyprawy — to wydaje się, że zbyt mało miejsca poświęcono omówieniu eksploatacji tych aparatur, które u nas obecnie można nabyć w CSH, lub które sprowadzane są przez nasze organizacje LOK i APRL. Być może, iż temat to zbyt obszerny, godny nawet osobnej publikacji, ale potrzebny dosłownie na co dzień. W opisie pomiaru wysokości lotu (podczas lotów rekordowych) autor wymienia jedynie radiolokatory jako możliwe środki do przeprowadzenia dokładnego pomiaru, dodając jeszcze prymitywną metodę trygonometryczną z przeznaczeniem na zawody. Tymczasem wiadomo, że nie dysponujemy w sporcie modelarskim podczas ustalania rekordów własnymi radiolokatorami. Metoda przy użyciu kątomierza i dokonywania pomiaru z jednego punktu jest niedokładna i możliwa do przyjęcia dla latawców i celów szkoleniowych. Mamy natomiast dzięki modelarstwu kosmicznemu dokładnie opracowaną metodę pomiaru miniaturowych obiektów latających przy użyciu teodolitów. I tę metodę warto polecić radiomodelarzom. A poza tym? Tylko można pochwalić zarówno autora jak i Wydawnictwo za niezwykłą staranność w przygotowywaniu pięknej serii książek popularyzujących technikę wśród młodzieży, a wśród nich prac o modelach zdalnie kierowanych. **(l)**

BUDOWA I PILOTAŻ RADIOMODELI ● JANUSZ WOJCIECHOWSKI ● Wydanie 3 poprawione i uzupełnione ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1975 ● Str. 141 + 4 arkusze planów, nakład 15 000 + 240 egz., cena 80 zł.

KLUB 1:72

POLSKIE UT-2M

UT-2M to następny model, który warto mieć w kolekcji. Dodajmy — model, który nie został jeszcze wyprodukowany przez żadną z firm modelarskich na świecie.

Samolot jest na tyle prosty, że z powodzeniem uda się zbudować jego model nawet niezbyt doświadczonemu modelarzowi. Nieśmiało pragniemy też zasugerować tę właśnie konstrukcję jako pierwszy model w podziałce 1:72, pochodzący z produkcji spółdzielni pracy w Pruszkowie. Przemawia za tym tak prostota kształtów, a co za tym idzie form wtryskowych, jak i ogromna historycznie rola tego samolotu w powstawaniu ludowego Wojska Polskiego.

Na rysunkach przedstawiony jest UT-2M, na którym szkolili się Polacy w Grigoriewskoje oraz 2 samoloty używane w polskim szkolnictwie lotniczym w latach 1945—1950. Samoloty malowane były od góry na kolor zielonooliwkowy (Humbrol „30" + „63" w stosunku 1:1), od dołu na jasnoniebieski („65" + „25" w stosunku 4:1). Znaki rozpoznawcze rozmieszczane były jak na rysunku — wymiary znaków podane są w milimetrach dla podziałki 1:72.

*

Pragniemy przeprosić Czytelników za niedopatrzenia w poprzednich odcinkach „Klubu".

1. W trakcie montażu w drukarni „zgubiły się" wymiary znaków na górnych powierzchniach skrzydeł „Mustanga IV". Oto brakujący rysunek (poniżej) z nr 1 br.

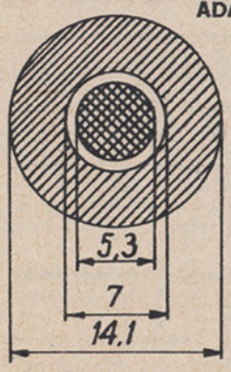
2. Górna część kadłuba „Mustanga" PD-L, przed kabiną, nie jest oczywiście różowa lecz taka jak w opisie.

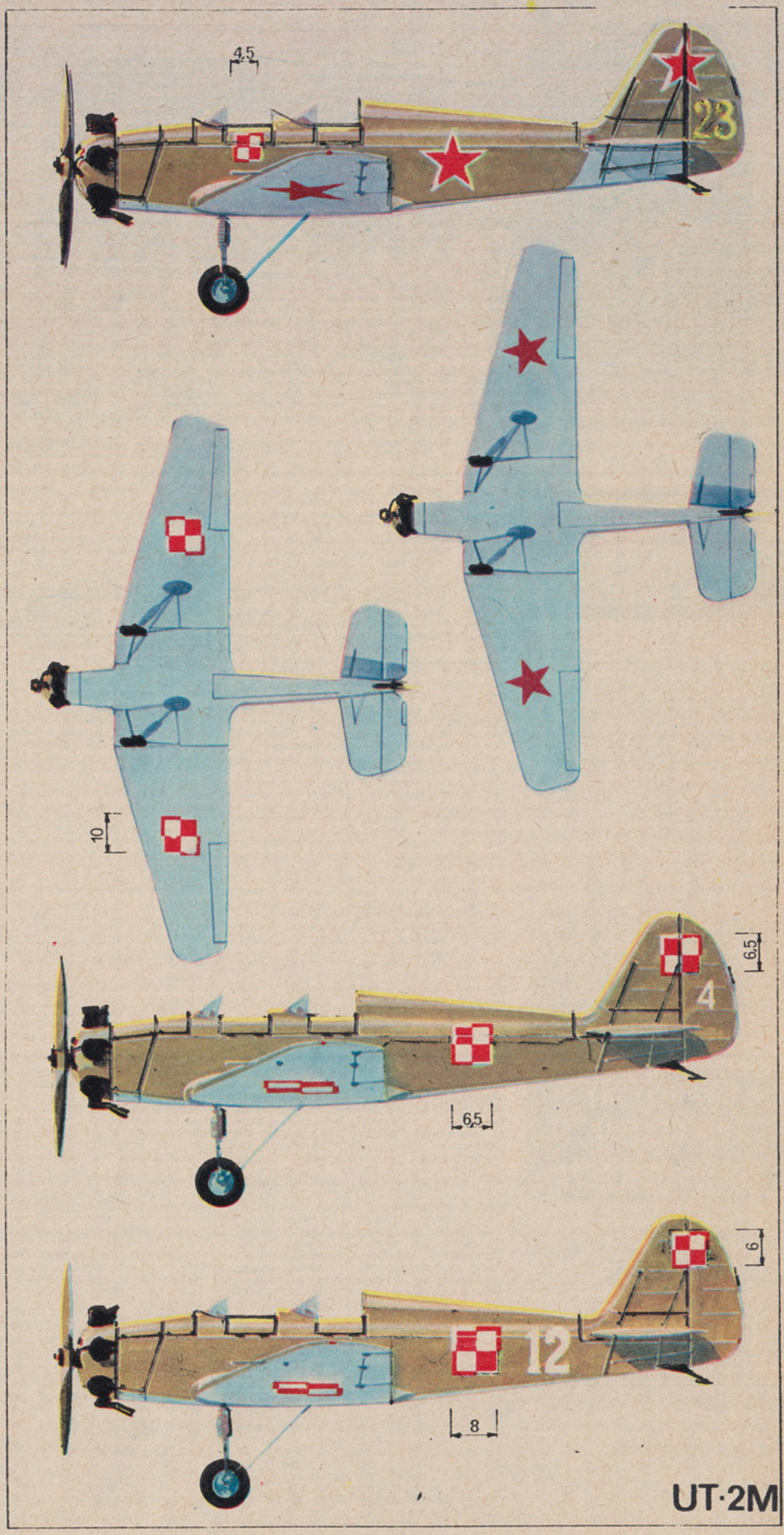
3. W podpisie rysunku „Polskie Po-2" (Nr 3 z br.) „skrócił się" w druku podpis do sylwetki nr 2. Winien brzmieć: Po-2 z zamalowanymi gwiazdami i zaopatrzony w szachownice. Szachownice z przodu kadłuba zostały pozostawione.

*

Na koniec pragnę zwrócić się do Czytelników z apelem o pomoc w tworzeniu kolejnych opracowań „Klubu 1:72". Poszukuję wszelkich zdjęć polskich samolotów z lat II wojny światowej: „Mustang I", „Beaufighter", „Defiant", „Mosquito" NF II, XII, XIII i 30, „Spitfire" VC i HF IX, „Hurricane" II c i IV, Jak-1M, Jak-7, Jak-9.

ADAM JOŃCA

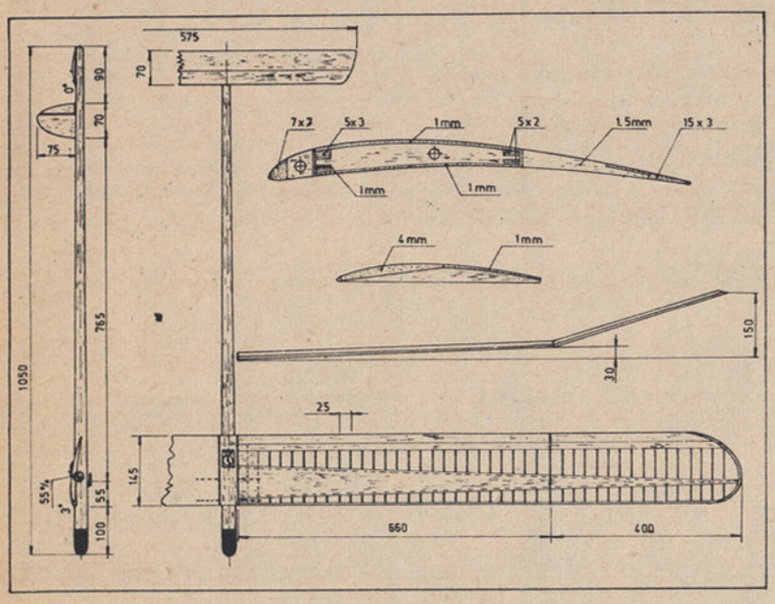




CO BUDUJĄ MODELARZE

SZYBOWIEC Z BUŁGARII

Model szybowca konstrukcji Walentego Bratkowa, jednego z czołowych sportowców-modelarzy LRB. Bratkow od 11 lat buduje modele latające, specjalizując się w kategorii szybowców. Rys.: „Awiacja i kosmonawtika"



MODELE RAKIET

Nie można budować modeli kosmicznych, gdy nie ma odpowiednich silników. Modelarstwo kosmiczne co pewien okres czasu przeżywa swe wzloty i upadki. Rok ubiegły nie należał do najlepszych pod tym względem. Mimo kilku imprez krajowych i zagranicznych przeciętny użytkownik, jak to się mawia, modeli rakiet nie miał dobrych silników do dyspozycji. Na rok bieżący Wydział Modelarski Aeroklubu PRL zapowiada poprawę sytuacji. Podobno Spółdzielnia Pracy „Chema" pracuje na „pięć zmian", aby tylko zaspokoić potrzeby najmłodszych kosmonautów, którzy chcą budować co najmniej takie modele, jak pokazane na zdjęciach.

Zdjęcia: J. Jarończyk (2)

MODEL PTAKA

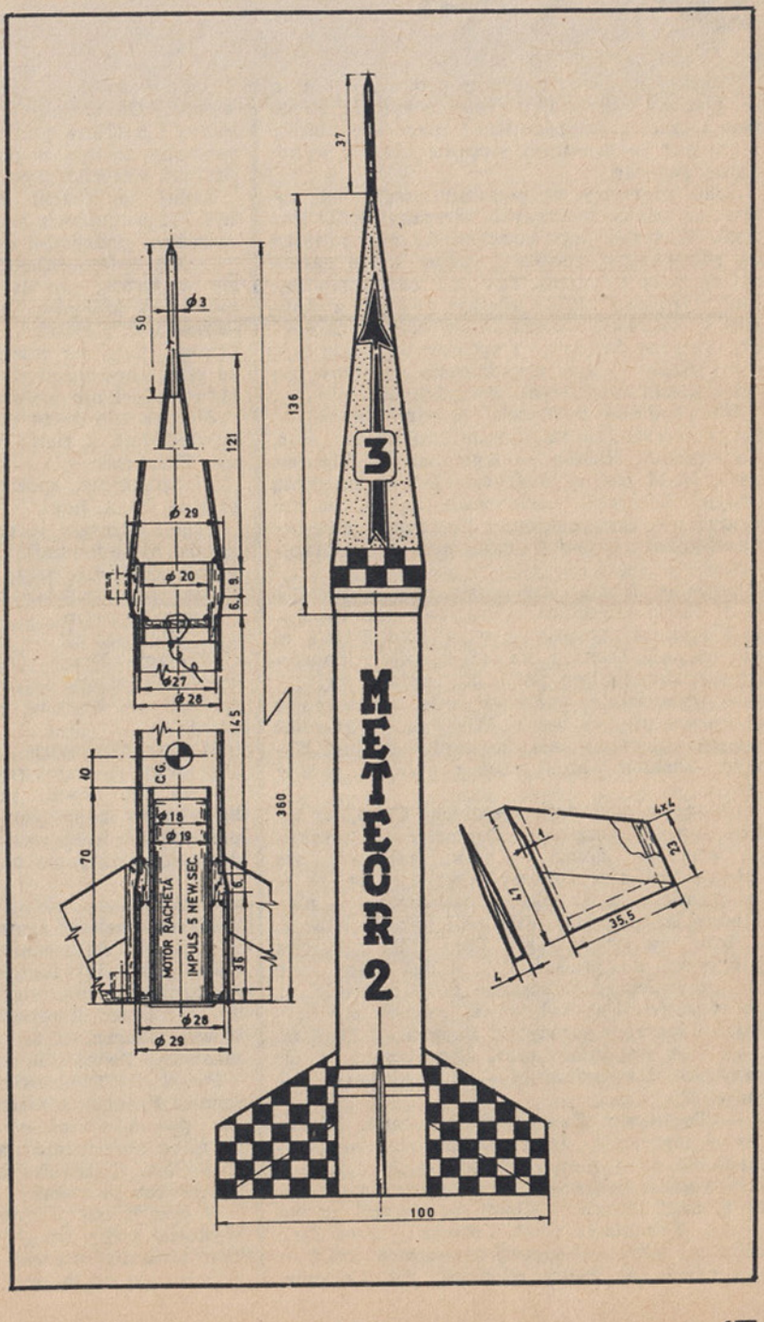
Czego to ludzie nie wymyślą! Anglik, pan Douglas Pain, zbudował model latający ściśle wzorowany na ptasiej konstrukcji. Model skrzydeł ptaka wykonał z balsy,

bez uwzględnienia piór, jako jedną całość. Dopiero odpowiednie pomalowanie upodabnia cały model do ptaka. Model przeznaczony jest do lotów doświadczalnych na zboczu. Ale to nie wszystko o tym interesującym modelu. Ma on bowiem aparaturę wieloczynnościową do zdalnego kierowania i to chyba jest w tym modelu najważniejsze. Masa całkowita modelu — około 500 g. Profil skrzydeł Clark-Y-H. Model ptaka został po lotach doświadczalnych opracowany do zestawu materiałowego, produkowanego przez jedną z wytwórni brytyjskich. A oto jeszcze kilka danych modelu. Rozpiętość skrzydeł — 1300 mm. Prototyp wykonany był ze styropianu, a do precyzyjnego odtworzenia bryły modelu wykonane były specjalne wzorce metalowe. Zdaniem konstruktora model ptaka lata doskonale, nie gorzej od swego oryginału.

Zdjęcie: „Aeromodeller"

POLSKI METEOR W RUMUNII

Miesięcznik ogólnotechniczny ukazujący się w Rumunii opublikował w roku ubiegłym interesujący plan modelu polskiej rakiety sondażowej „Meteor". Plan ten, w doskonałym opracowaniu G. Craioveanu, zamieszczamy jako przykład godnych uwagi rozwiązań technicznych w modelu redukcyjno-latającym. Rys.: „Tehnium"



PRAWDZIWE SAMOLOTY W MINIATURZE

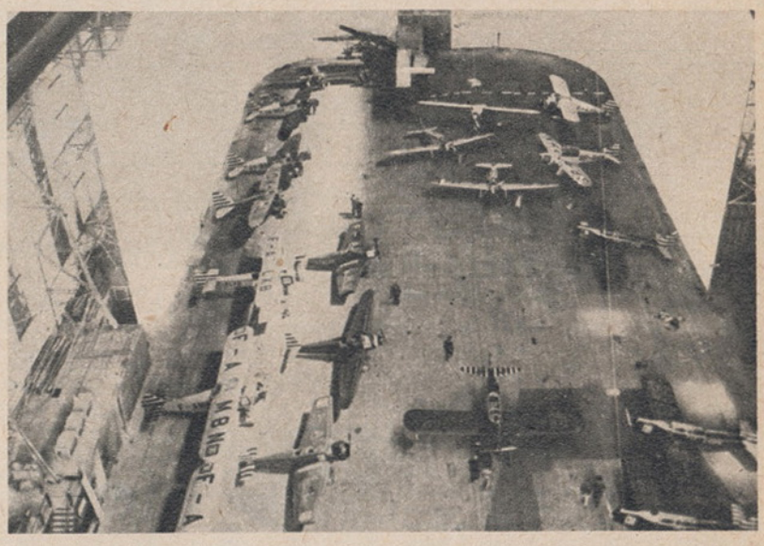
Wielosilnikowe modele redukcyjno-latające, do niedawna uważane za bardzo trudne i dostępne wyłącznie dla wąskiej grupy specjalistów, pojawiają się nie tylko w kategoriach modeli na uwięzi, ale także jako modele zdalnie kierowane. Na zdjęciu jeden z ciekawszych modeli demonstrowany w Memoriale Różańskiego w Łodzi. Tylko po wielkości trawy można wnioskować, że to chodzi o model, a nie o prawdziwy samolot transportowy IŁ-14.

Zdjęcie: P. E.

Publikujemy drugi fragment, dotyczący Challenge-1932, zaczerpnięty z książki Henryka Żwirki zatytułowanej „Franciszek Żwirko". Od śmierci por. Franciszka Żwirki minęło już ponad 42 lata. Zginął on wraz ze swym nieodłącznym towarzyszem ostatnich lat — inż. Stanisławem Wigurą. W dniu, w którym zginął por. Żwirko w wypadku lotniczym na zboczu Kościelca pod Cierlickiem Górnym w Czechosłowacji, jego syn Henryk — autor książki o swym ojcu — miał wtedy zaledwie dwa lata i sześć dni.

Henryk Żwirko wychowywał się w atmosferze szacunku i miłości dla swego ojca. Jego życie i osiągnięcia stawiane były mu za wzór. Z ogromnego materiału zebranego przez siebie jak i nadesłanego przez wiele osób na jego apel powstała książka, która niebawem ukaże się nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej.

PRÓBY startu i lądowania



Żwirko miał wyznaczoną próbę lądowania na godzinę osiemnastą. Spodziewał się, że do tego czasu temperatura nieco się obniży i chociaż w pewnym stopniu ułatwi wykonanie zadania.

Jako pierwszy w popołudniowej serii lotów do próby lądowania wyruszył PZL Bajana. Maszyna jego podchodziła nad bramkę na zdławionym silniku i dużym kącie natarcia opadała ku ziemi. Tuż nad lotniskiem Bajan wyrównał. PZL uderzył jednak z dużą siłą w murawę, aż zadudniła cała konstrukcja. Jeszcze dobieg — i sędziowie podają wynik: 152,30. Tylko dwadzieścia punktów na czterdzieści możliwych do zdobycia.

Nad bramkę podchodzi kolejny zawodnik. Na masce silnika oznaczenie konkursowe K-6. To Francuz Nicolle — jego samolot Mauboussin M-12 jest w konkursie jedyną maszyną drugiej kategorii. Lądowanie nie wyszło zawodnikowi francuskiemu. Zatrzymał samolot w odległości ponad dwustu metrów od bramki.

Lądujący tuż po nim znakomity szybownik Wolf Hirth wspaniale sadza swój samolot. Jego Klemm zatrzymuje się w odległości 110,9 m od bramki. Trening, nawet okupiony poważnym uszkodzeniem podwozia, opłacił się.

— Procentuje doświadczenie szybowcowe — komentuje ten wynik Wojtyga. — Przecież on jako pierwszy latał na szybowcu nad Nowym Jorkiem. Musi czuć doskonale powietrze.

Następny zawodnik niemiecki Cuno, na takim samym samolocie, Klemmie — uzyskuje znacznie gorszy wynik: zaledwie sto czterdzieści pięć metrów. Okazuje się, że w tej próbie — poza silnym podwoziem — niezbędna jest również duża umiejętność latania.

Kolej na Orlińskiego. Jego PZL z daleka podchodzi do przeszkody. Widać pilot chce się przymierzyć dokładnie do lądowania i... przedobrzył. Uzyskał wynik prawie o czterdzieści metrów gorszy od Bajana — 189,9 m.

— Tak wspaniały pilot akrobacyjny, o olbrzymim doświadczeniu — i przefajnował — mówi Wojtyga.

— To nerwy. Zawalił próbę startu i tutaj chciał się odbić. Jedna próba nieudana pociąga za sobą niepowodzenie w innych.

Kolejni zawodnicy spadają raczej, a nie lądują znad bramki. Włoch de Angeli zrywa taśmę. Francuski pilot Lebeau uzyskuje... 237,2 m. Włoch Stoppani ma wynik 125,7 — i wreszcie as ekipy włoskiej, płk Colombo uzyskuje 107,3 m. Wigura skrzętnie notuje wyniki. Co chwilę wyciąga regulamin konkursu i podlicza punkty. W małym zeszyciku zapisany zostaje w postaci drobnych cyferek dramat wielkich zawodów lotniczych.

Kolej na Czecha Maresa. Samolot Praga BH 111 o znakach konkursowych T-3 bardzo ostrożnie podchodzi do próby.

— On ledwo sklecił swoje podwozie. Może się w każdej chwili ostatecznie rozłożyć — mówi do kolegów, stojących obok polskich samolotów Zientek[1]. Samolot podchodzi do bramki. Leci na małej prędkości, ale widać, że pilot chce zaliczyć tylko kilka punktów za lądowanie i nie walczy o wynik.

Zientek nie może powstrzymać się od podpowiedzenia z ziemi wykonującemu lądowanie Czechowi:

— Spokojnie, spokojnie i wesoło. Już, jak pragnę Boga, hop!

Praga przeszła jednak nad bramką i podchodzi do lądowania, ot tak normalnie, nie na wynik challenge'owy.

Szef mechaników polskiej ekipy krótkim i flegmatycznym:

— Nie pyskuj! — ucisza Zientka.

Wreszcie Praga dotyka murawy lotniska w odległości stu dwusiestu — stu trzydziestu metrów za bramką i zatrzymuje się sporo dalej.

Maras odkołowuje z rejonu próby lądowania, jakby nie zainteresowany uzyskanym wynikiem. Po chwili jednak wraca. Zamienił kilka słów z sędziami konkurencji. Kiedy przechodził koło naszej ekipy, Żwirko — przygotowujący się do startu — krótko spytał:

— No, jak?

Mares machnął z rezygnacją ręką.

— Bałem się o samolot. Mam ponad dwieście pięćdziesiąt metrów. Drugiej próby już nie zrobię — maszyna nie wytrzymałaby.

— To przecież zawody, gdzie potrzebna jest również szczypta szczęścia... No, Stasiu, do maszyny. Za chwilę nasza kolejka.

Przed RWD Żwirki wykonują lądowania jeszcze Francuz Massote, uzyskując słaby wynik ponad dwieście czterdzieści metrów i Niemiec Marienfeld na samolocie konstrukcji studentów politechniki w Darmstadt. Jego wynik też jest słaby.

W tym czasie Żwirko już był w powietrzu. Wykonał spory krąg nad lotniskiem, aby poznać aktualne warunki atmosferyczne i przymierzył się do lądowania z odległości czterystu do pięciuset metrów od taśmy. Podchodził na większą wysokość niż większość konkurentów. Silnik, pracujący na minimalnych obrotach, leniwie obracał śmigłem. RWD-6 z wypuszczonymi klapami i na wysuniętych slotach przypominał szykującego się do lądowania potężnego białego ptaka. Jeszcze dwieście metrów do bramki, jeszcze sto, osiemdziesiąt, pięćdziesiąt. Widać było doskonale odmienną taktykę podejścia. RWD dolatywał do rozpiętej pomiędzy tyczkami taśmy na mniejszej prędkości — to pomogło osiągnąć doskonały rezultat. Wymagało jednak świetnego pilotażu i niesłychanie precyzyjnego wyliczenia podejścia. RWD bez poprawek sterami, bez zbędnych manewrów i zmiany obrotów silnika — przeszedł nad bramką. Nie zmieniając kąta schodzenia zbliżał się do wypalonej słońcem murawy lotniska. Wysokość siedem metrów, pięć i nagle silnik zwiększył na moment obroty. RWD jak uderzony batem skoczył do przodu i delikatnie opadł na ziemię. Potem słychać było tylko pisk hamulców i samolot się zatrzymał.

Podbiegli sędziowie z taśmą mierniczą.

— Wynik: sto siedemnaście metrów — ogłoszono przez tubę.

Żwirko wysiadł zły z kabiny. Podbiegł do niego Wojtyga.

Pilot machnął tylko ręką:

— Powiedziałem Wigurze, że jak dotknie manetki gazu, to mu rękę złamię. A teraz sam nie wytrzymałem. Bałem się, że maszyna za mocno uderzy o ziemię i odruchowo dałem szprycę, aby ją ratować. Nie pomyślałem, że to przedłuży dobieg.

— Nie bój się o maszynę. Doskonale się trzymała, mimo że tak gorąco. Nie potrzebowałeś dodawać gazu. Tych dziewięćdziesięciu metrów uzyskanych w Warszawie nie powtórzysz już, w takiej temperaturze, ale poprawić się jeszcze możesz.

— O siebie się nie boję, ale o maszynę. Nie daj Boże ją rozbić. Idzie zupełnie dobrze i szkoda byłoby znów stracić samolot, jeszcze przed decydującą walką.

Po Żwirce lądują jeszcze Klepss, pilot czeski, uzyskując sto siedemdziesiąt metrów, von Maseenbach — sto czterdzieści dziewięć i Włoch Suster — sto trzydzieści pięć i pół metra.

Z porównania tych wyników doskonale można się było rozeznać, jak wielką rolę odgrywa w tej konkurencji klasa pilota. Na takich samych samolotach zawodnicy, reprezentujący jeden kraj, uzyskiwali tak różne wyniki. Najlepszy z Włochów Colombo osiągnął nieco ponad sto siedem metrów, a jego kolega z zespołu, Suster, wynik o blisko trzydzieści metrów gorszy.

Rozpoczęła się druga kolejka próby lądowania.

Bajan nie potrafił poprawić rezultatu z pierwszej próby. Nicolle nieco go polepszył, ale i tak jego ostateczny wynik — 207,3 m daje mu zaledwie osiemnaście punktów. Hirth rezygnuje z próby — oszczędza samolot.

Orliński również nie poprawia swego wyniku. Ten dzień jest dla niego pechowy. Zdenerwowanie nieudaną próbą startu pociągnęło

za sobą słabsze wyniki w następnej konkurencji.

W podobnej sytuacji znajdują się również Włosi. Po pierwszej nieudanej próbie, zakończonej zerwaniem taśmy, podchodzi do lądowania Włoch de Angeli. Przechodzi nad bramką zbyt wysoko — nie chce ryzykować. Breda dotyka ziemi dopiero około stu pięćdziesięciu metrów za bramką i ostatecznie zatrzymuje się na dwustu trzech metrach.

— Pech nie omija żadnej z ekip. Francuz Labeau rezygnuje z próby, wywołano więc do startu Włocha Stoppani.

Szef ekipy włoskiej reklamuje. Silnik Bredy Stoppaniego jest podobno zbyt gorący. Jeszcze około godziny do zachodu słońca. Z każdą chwilą poprawiają się warunki atmosferyczne. Startując kilka minut później, można zdobyć o kilka punktów więcej.

— Czy ktoś z panów jest gotów do startu? — pyta komisarz, prowadzący konkurencję.

— Poczekam i ja. Niech silnik wystygnie. Mnie się nie spieszy — mruczy pod nosem Żwirko.

Podchodzi do niego jednak mjr Kwieciński [2]), przedstawiciel Polski w międzynarodowym jury Challenge'u:

— Franek, pokaż im fason. Niech nie myślą, że mają do czynienia z patałachami.

— Lecę — zgłasza gotowość startu Żwirko.

RWD startuje do kolejnej próby. I znów z daleka podchodzi do bramki, jakby — reżyserując scenariusz — celowo przedłużał chwilę napięcia wielkiej lotniczej przygody. Żwirko dokładnie, jak po rozciągniętej w poprzedniej próbie lince, podchodzi nad bramkę. Płoza ogonowa RWD przesuwa się zaledwie na centymetry nad taśmą i samolot po kilku sekundach dotyka ziemi. Silne uderzenie, kilkadziesiąt metrów dobiegu i zatrzymuje się.

Podbiegają komisarze i członkowie polskiej ekipy. Żwirko jakoś niezdarnie gramoli się z kabiny.

— Fatalna historia. Spadłem nieźle, ale przy zetknięciu z ziemią pękło pokrycie fotelika. Bozia wzrostu nie dała i nim dosięgnąłem nogą hamulca, straciliśmy z dziesięć metrów — komentuje próbę.

— Nie ma się co martwić. I tak osiągnąłeś doskonały wynik — 105,8 metra. Masz już, Franek, trzydzieści osiem punktów — Wojtyga dzieli się wiadomością, przyniesioną od sędziów. Potem zwraca się do Wigury, który ogląda popękane fotele:

— Nic, nic. Naprawi się — mówi Wigura.

— Ja trzymałem dłonie pod fotelem, żeby nie ruszyć gazu i nie uderzyłem się. Franek jak wpadł, to tylko nogami majtał. Ledwo go wyciągnąłem z bagażnika.

Włosi byli jakby nieco zawstydzeni, że ktoś przejrzał ich manewry, a mimo to uzyskał tak świetny wynik. Do Żwirki podszedł kierownik ekipy i przedstawił się wyciągając rękę — Colombo.

— Żwirko — przedstawił się z kolei polski pilot.

Spojrzeli sobie uważnie w oczy, Włoch, wysoki, śniady i stojący przed nim niski, krępy, w czarnym berecie porucznik polskiego lotnictwa. Według dotychczasowych wyników dwaj najlepsi piloci swoich ekip, dwaj najlepsi w całym Challenge'u.

Cieszę się, że możemy współzawodniczyć z tak doskonałą ekipą jak polska. Szczerze się przyznam, że przed przylotem do Berlina za przeciwników uważaliśmy jedynie Niemców. Nie sądziliśmy, żeby jakaś inna ekipa mogła włączyć się do naszej walki z Niemcami o zwycięstwo. Po dotychczasowych wynikach należy jednak sądzić, że właśnie wy jesteście najgroźniejszymi konkurentami.

— No, cóż, staramy się. Nie mamy wielkich tradycji, ale nasi konstruktorzy przygotowali zupełnie niezłe samoloty, a piloci starają się z nich jak najlepiej korzystać.

— Tak, RWD to wspaniałe maszyny. A jaką osiągają prędkość maksymalną?

— Około dwustu dziesięciu kilometrów na godzinę. Pamiętać jednak należy, że są to typowe maszyny turystyczne, a nie wyścigowe.

— Tak, to podobnie jak nasze — odpowiedział Colombo, nieznacznie się uśmiechając.

„Nie jesteś szczery, bracie — pomyślał Żwirko. — Wasze silniki ryczą jak 200-konne Wrighty. Na pewno mają też taką moc".

Colombo został odwołany przez jednego z pilotów włoskiej ekipy. Żwirko powrócił do swoich kolegów.

Ten Włoch robi przyjemne wrażenie — podzielił się spostrzeżeniami z dopiero co zakończonej rozmowy.

— Makaroniarze, ale latać potrafią i... mają na czym — podsumował mechanik drugiego RWD-6, Zientek.

Kończył się trudny dzień zawodów. Przed wyjazdem z lotniska Żwirko pisze jeszcze kartkę do żony:

„Kochana Asieńko!

Skończyłem dziś próbę startu i lądowania. W próbie startu na 40 punktów możliwych zrobiłem 37. Za lądowanie dostałem 38 punktów. Można było lepiej, lecz było ciężkie i duszne powietrze. W dniu dzisiejszym lepiej ode mnie zrobiło tylko dwóch. Upał straszny. Jutro robimy szybkość minimalną. Dotychczas stoimy dobrze.

Twój Ryży

Porwany przez szwagra jedzie do miasta — mają bilety do operetki. Wigura pozostał jeszcze na lotnisku przejrzeć samolot przed jutrzejszą konkurencją.

HENRYK ŻWIRKO

Na pierwszym planie (zdjęcie powyżej) — samolot RWD-6 Żwirki i Wigury (SP-AHN). Po prawej, na zdjęciu, samolot RWD-6 Karpińskiego i Zientka. Na zdjęciu drugim (przy tytule) — samoloty uczestniczące w Challenge'u — 1932 w hali sterowcowej lotniska Staaken w Berlinie. Maszyny ekipy polskiej, trzy PZL-19 oraz dwa RWD-6, w górnym prawym rogu.

---

[1]) Jeden z mechaników polskiej ekipy — leciał wspólnie z T. Karpińskim na RWD-6.

[2]). Bohdan Kwieciński, w tym czasie sekretarz generalny Aeroklubu RP.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

DWIE ROCZNICE

Z początkiem 1976 roku związane są dwie rocznice filmowe o tematyce lotniczej. Dwadzieścia pięć lat temu zobaczyliśmy na ekranach naszych kin pierwszy polski film pełnometrażowy o tematyce szybowcowej pt. „Pierwszy start". Przed dwudziestu laty natomiast rozpoczęto wyświetlanie fabularnego filmu pt. „Sprawa pilota Maresza". Oba filmy lotnicze spotkały się z serdecznym przyjęciem widzów, a szczególnie młodzieży, oba filmy reżyserował nasz wybitny twórca filmowy Leonard Buczkowski.

„Pierwszy start" według scenariusza Ludwika Starskiego nie tylko przyciągnął do kin miliony widzów (powodzenie miał ogromne), ale zdobył sobie uznanie i aprobatę młodzieży, która film oglądała kilkakrotnie, aby jeszcze raz zobaczyć swoich ulubionych bohaterów, przeżyć wraz z nimi trudności nauki i pracy, nacieszyć się ostatecznym zwycięstwem nowego nad starym. Był to film w tamtych latach bardzo współczesny, młodzieżowy, pełen optymizmu. Pomagał w wychowywaniu młodzieży. „Pierwszy start" ukazywał, iż podstawowym ogniwem społeczeństwa jest zespół. Prezentował troskę państwa o młodzież, budził zdrową ambicję, dumę narodową i patriotyzm. Film wzruszał, bawił i radował — dlatego też przez wiele miesięcy gromadził tłumy widzów w kinach. „Pierwszy start" uzyskał zaszczytne wyróżnienie na Międzynarodowym Festiwalu w Karlowych Varach.

Drugi film pt. „Sprawa pilota Maresza" zrealizowany został według powieści Janusza Meissnera „Niebieskie drogi". Filmowa opowieść lotnicza, do której scenariusz napisał Janusz Meissner i Leonard Buczkowski, okazała się wkrótce dużym sukcesem reżyserskim.

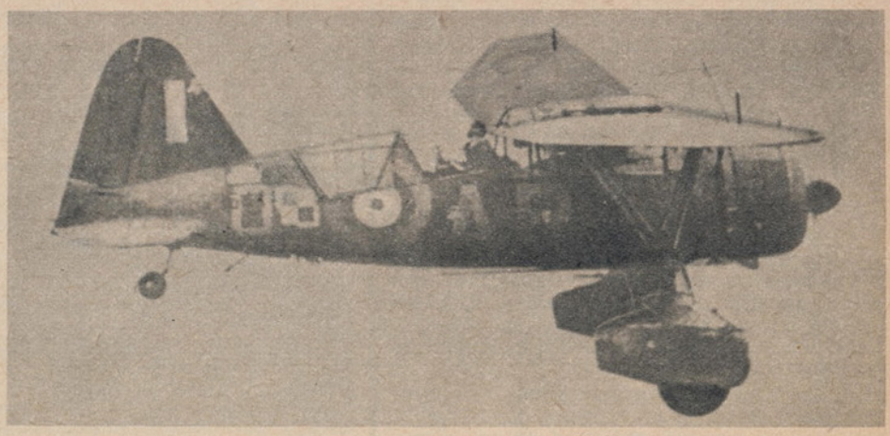
Samo podjęcie tego pasjonującego i zarazem trudnego tematu, jakim było przedstawienie na taśmie filmowej lotnictwa komunikacyjnego, postawiło reżysera Leonarda Buczkowskiego w rzędzie tych, którzy mają ambicję pokazać widzowi codzienne życie ludzi lotnictwa i związane z nim konflikty. Film ten przyjęty został przez widzów — podobnie jak i poprzednie — z ogromną aprobatą. Dla wielu stał się przeżyciem. Porywała ich atmosfera silnych charakterów, koleżeństwa i niezłomnej woli ludzi, którzy w załodze samolotu stanowią zwarty i sprawnie działający zespół.

Wieńczysław Gliński, który grał bohatera tego filmu pilota Maresza, po premierze udzielił wywiadu przedstawicielowi naszej redakcji. Powiedział on: „Lotnicy to zwyczajni ludzie, których cechuje opanowanie, zimna krew, szybka orientacja, jak również poczucie humoru. Te cechy są pokrewne zawodowi aktora. Starałem się je odszukać w scenariuszu, zresztą odpowiadały mi znakomicie".

Te dwa filmy, pierwsze lotnicze w naszej kinematografii powojennej, zmuszają do refleksji i zastanowienia. Brak nam bowiem współczesnych filmów lotniczych o tematyce młodzieżowej. Obserwujemy w tej dziedzinie brak inicjatywy ze strony samych reżyserów jak również wyczekujące stanowisko środowiska twórczego, w tym przypadku Klubu Twórców Lotniczych.

Jest kilka współczesnych książek o tematyce lotniczej, które mogą być podstawą do napisania dobrych scenariuszy. Rzecz w tym, aby twórcy dostrzegli potrzebę zrealizowania przygodowego filmu, obrazującego współczesne lotnictwo polskie.

obserwator



WESTLAND „LYSANDER-III"

Zorganizowany w październiku 1940 r. 309 dywizjon współpracy z armią otrzymał samoloty Westland „Lysander-III". Do lipca 1942 r. dywizjon przechodził szkolenie niezbędne do wykonywania swych zadań: rozpoznania, współpracy z artylerią, atakowania celów naziemnych. Podczas ćwiczeń współpracował z 1 Polskim Korpusem w Szkocji. Ponieważ praktyka wykazała, że do walki prowadzonej w sposób nowoczesny samoloty te nie nadają się, dywizjon otrzymał inne maszyny, tak że na „Lysanderach" lotów bojowych nie wykonywał.

Natomiast w 1944 r. na „Lysandrach" dostarczano do Polski łączników Armii Krajowej. Przeloty odbywały się z Włoch, z lądowaniem na południu Polski. Podobno na dwóch „Lysandrach" przylecieli delegaci z Anglii na przegląd oddziału AK w Gorcach. Latem 1944 r. w rejonie Gorców widziano rozbitego „Lysandera" na niemieckiej ciężarówce.

„Lysander" powstał jako samolot współpracy z armią, tzn. prowadzący rozpoznanie, korygowanie ogniem artylerii i nawet atakowanie celów naziemnych. Został zaprojektowany w firmie Westland pod kierunkiem W. E. Pettera, na podstawie przedwojennych doświadczeń z ćwiczeń prowadzonych na lotniskach RAF. Prototyp oblatano 15 czerwca 1936 r. Drugi prototyp, oblatany w grudniu 1936 r., wysłano do Indii dla prowadzenia prób w tropiku. Po próbach na początku 1937 r., rozpoczęła się produkcja seryjna. Trwała do stycznia 1942 r. i wykonano w tym czasie 1425 maszyn różnych wersji. Wersje te różniły się w zasadzie tylko napędem: „Lysander-I" miał silnik Bristol Mercury XII (890 KM); „Lysander-II" — silnik Bristol Perseus XII (905 KM); „Lysander-III" — silnik Bristol Mercury XX (870 KM), zaś „Lysander-IIIA" — Bristol Mercury XXX (870 KM).

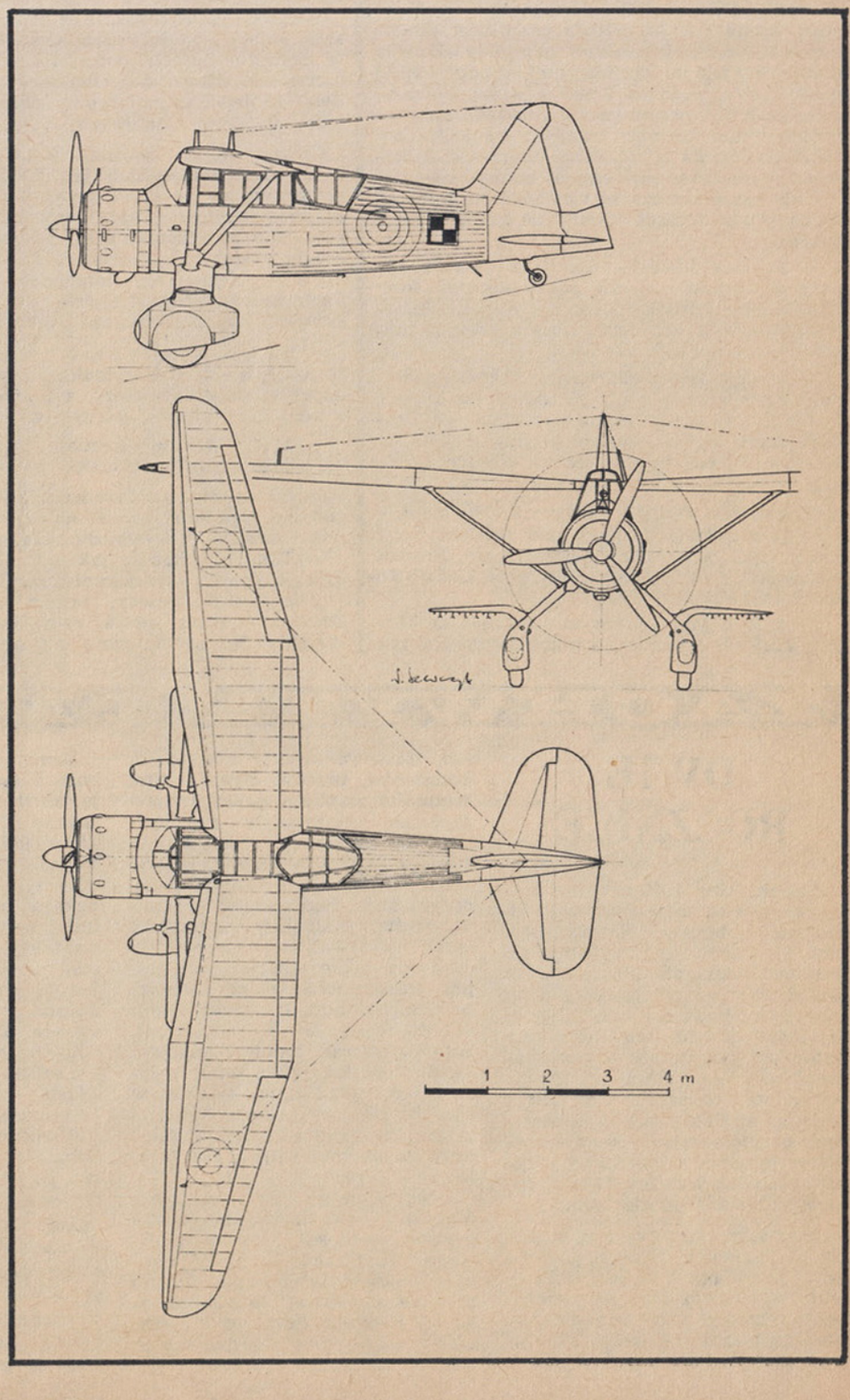
W służbie „Lysandery" ukazały się w czerwcu 1938 r. w 16 dywizjonie RAF. Na jesieni 1939 r. sześć dywizjonów wyposażonych w „Lysandery" bazowało we Francji, z przeznaczeniem do współpracy z brytyjskim korpusem ekspedycyjnym. Gdy na wiosnę 1940 r. Niemcy rozpoczęli wojnę we Francji ze znaczną przewagą w powietrzu, „Lysandery" okazały się nieprzydatne do bezpośredniego udziału w walkach (rozpoznanie, atakowanie 1 linii) i ponosiły znaczne straty. Po ewakuacji do Anglii „Lysandery" pełniły funkcje pomocnicze, łącznikowe oraz służyły do ratowania pilotów zestrzelonych do morza przy brzegach angielskich. Lepsze wyniki miały „Lysandery" w walkach na Dalekim Wschodzie (Birma) przeciw Japończykom. Łatwość lądowania w terenie przygodnym została wykorzystana w dywizjonie specjalnym (nr 138) do współpracy z ruchem oporu w krajach okupowanych, transportu agentów i materiałów dla partyzantów. Używane były do tego celu „Lysandery-III" z dodatkowymi zbiornikami paliwa pod kadłubem (na 8 godzin lotu).

Konstrukcja: kadłub spawany z rur stalowych, oprofilowany w przedniej części blachą, w tylnej płótnem. Kabina o doskonałej widoczności, osłona tylnej kabiny odsuwana do strzelania. Skrzydło jednodźwigarowe z dźwigarkiem pomocniczym, wsparte na zastrzałach, metalowe, kryte płótnem. Slot automatyczny. Pod kadłubem tyka do chwytania meldunków z ziemi.

Uzbrojenie: 2 k. masz. Browning 0,303 (7,7 mm) w owiewkach kół i zdwojony ruchomy k. masz. (7,7 mm) w tylnej kabinie. Na goleniach podwozia odejmowane oprofilowane dźwigarki na max. 16 bomb o całkowitym ciężarze 226 kg. Pod kadłubem zaczepy na trzy bomby.

Napęd: Silnik gwiazdowy Bristol Mercury XX, o mocy max. 870 KM.

WITOLD SZEWCZYK



DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 15,25 m, długość — 9,15 m, wysokość — 4,42 m, pow. nośna — 24,2 m².

Masy: Masa własna — 1990 kg, masa użyteczna — 870 kg, masa max. całkowita — 2860 kg.

Osiągi: prędkość max. — 340 km/h prędkość min. — 89,5 km/h, wznoszenie — 8 min na 3050 m, pułap — 6500 m, zasięg — 930 km.

Na zdjęciu: „Lysander-III" z 307 dywizjonu.

ŚMIGŁOWIEC
SIKORSKY S-61L/N

Sikorsky S-61 to oznaczenie całej rodziny dwusilnikowych śmigłowców, budowanych przez wytwórnię Sikorsky zarówno w różnych wersjach wojskowych, dość istotnie różniących się od siebie, jak i w wersji cywilnej. Wersje, oznaczone S-61L i S-61N, różnią się od siebie tylko tym, że model N ma uszczelniony kadłub oraz boczne pływaki i może wodować (amfibia). Oba modele pochodzą z początków lat 60-tych, ale są produkowane jeszcze w chwili obecnej w ulepszonych odmianach (Mark II). Zbudowano kilkadziesiąt śmigłowców tego typu. Latają one na przykład w barwach przedsiębiorstwa „New York Airways", łącząc trzy otaczające Nowy Jork porty lotnicze (Kennedy, La Guardia i Newark) między sobą i z centrum miasta (Wall Street Heliport).

Sikorsky S-61L/N jest dwusilnikowym, jednowirnikowym śmigłowcem komunikacyjnym, zbudowanym w układzie klasycznym, konstrukcji metalowej. Wirnik główny (nośny) pięciołopatowy, przegubowy, osadzony na bardzo krótkim wale. Łopaty o obrysie prostokątnym całkowicie metalowe, piasta stalowa. Wirnik tylny (służący do równoważenia momentu reakcyjnego wirnika nośnego i do sterowania dookoła osi pionowej również pięciołopatowy), o konstrukcji podobnej do wirnika głównego, umieszczony po lewej stronie kadłuba.

Napęd z obu silników za pomocą układów wolnych kół przenosi się na przekładnię główną o przełożeniu 1:93,4 napędzającą wirnik nośny. Wirnik tylny napędzany jest od przekładni głównej przy pomocy przekładni środkowej i tylnej oraz wału wieloprzegubowego, biegnącego wzdłuż grzbietu belki ogonowej. Przełożenie silnik-wirnik tylny wynosi 1:16,7.

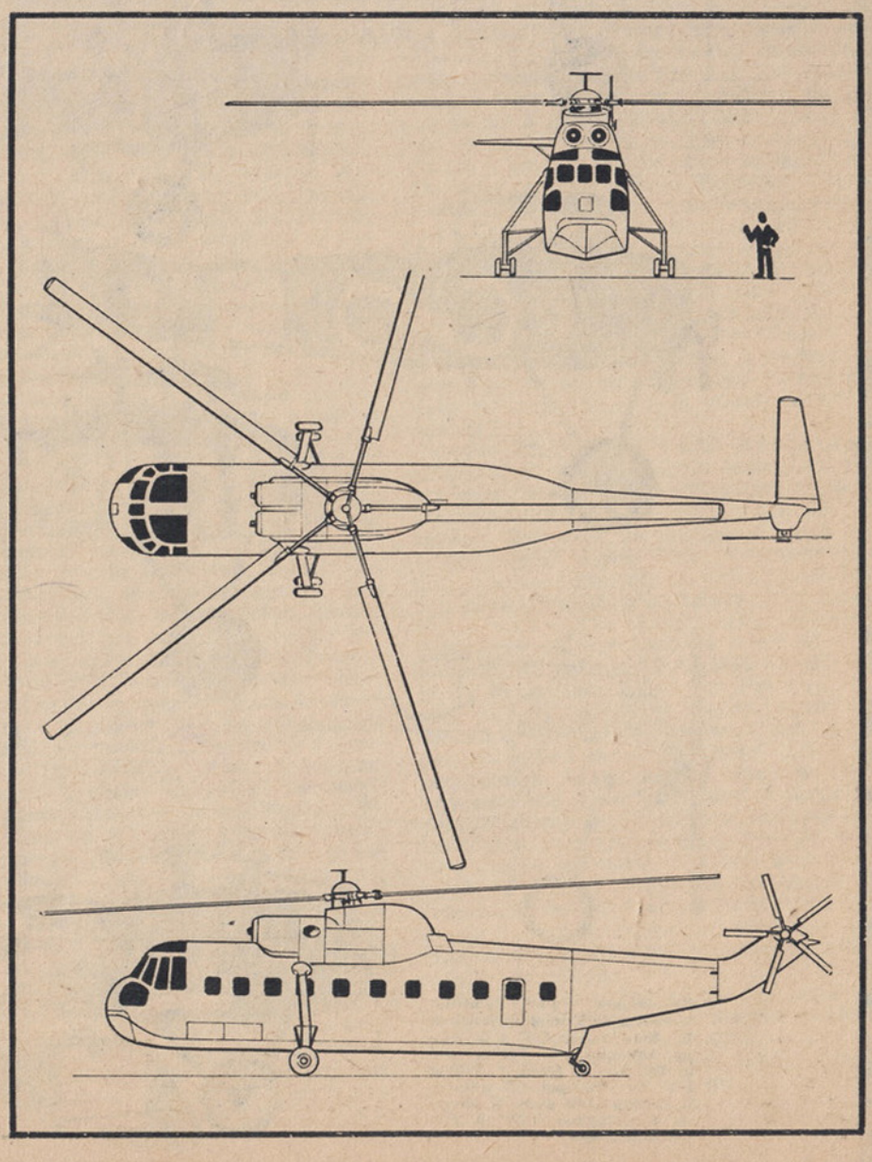
Kadłub konstrukcji półskorupowej (z duralu) o przekroju prostokątnym ma spód ukształtowany jako podłodzie bezredanowe. W wersji N dół kadłuba jest uszczelniony. Trzyosobowa kabina załogi umieszczona jest niemal w samym przodzie i odznacza się dobrą widocznością. Obszerna kabina główna mieści w wersji L 30 pasażerów. W wersji N, ze względu na zwiększoną masę konstrukcji, liczba pasażerów jest ograniczona do 28. Dostęp do kabiny — przez dwoje drzwi z prawej strony. Tylne drzwi otwierają się na dół, stanowiąc schody. Z lewej strony wyłaz awaryjny.

Tylna część kadłuba za kabiną stanowi belkę ogonową, zakończoną skośnym wysięgnikiem wirnika tylnego, stanowiącym jednocześnie statecznik pionowy. Przestawialny statecznik poziomy umocowany jest po prawej stronie wysięgnika, naprzeciw wirnika tylnego i podparty zastrzałem.

Podwozie w wersji L nie chowane, klasyczne (z kołem tylnym). Główne zespoły podwozia trójgoleniowe, dwukołowe. W wersji N na wspornikach podwozia zabudowane są boczne pływaki ustateczniające, do których przy wodowaniu i w locie chowane są koła podwozia głównego.

Napęd śmigłowca stanowią dwa silniki turbinowe General Electric CT 58-140-2 o mocy 1 500 KM każdy, zabudowane na grzbiecie kadłuba, przed wirnikiem. Zbiorniki w kadłubie typu miękkiego, o łącznej pojemności 1 550 l.

(J. Ś.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary (w nawiasie dane wersji N): Średnica wirnika głównego — 18,90 m, średnica wirnika tylnego — 3,15 m, rozstaw osi wirników — 11,10 m, długość całkowita — 22,20 m, szerokość z podwoziem — 4,47 (6,02) m, wysokość — 5,18 (5,63) m. wymiary kabiny — 9,7x2,0x1,9 m, pojemność kabiny — 37 m³, bagażniki (łącznie) — 4,25 m³.

Masy: Masa własna — 5 308 (5 595) kg, masa całkowita (do startu) — 8 620 kg, obciążenie mocy — 2,87 kg/KM.

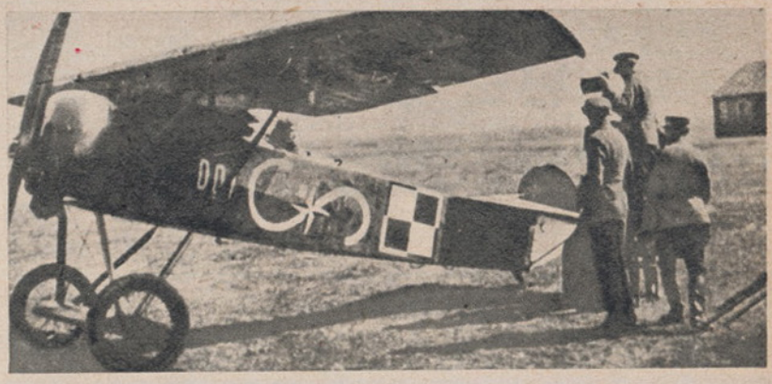
Osiągi: Prędkość max. (0m) — 235 km/h, prędkość przelotowa — 220 km/h, wznoszenie — 6,5 m/s, pułap dynamiczny — 3 800 m, pułap statyczny z wpływem ziemi — 2 700 m, pułap statyczny bez wpływu ziemi — 1 170 m, zasięg — 426 (833) km.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

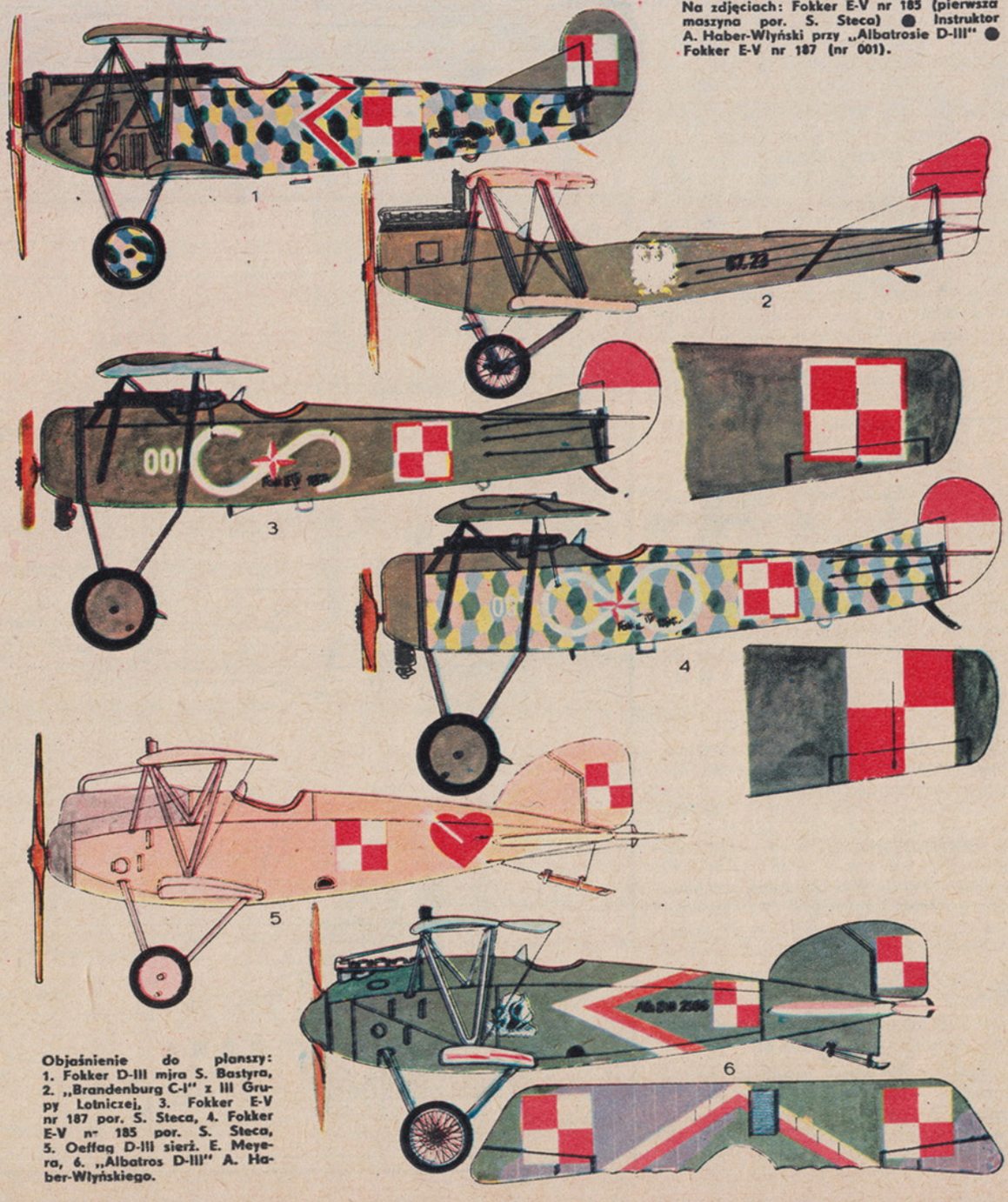
7

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Pierwszym godłem osobistym stosowanym w lotnictwie polskim był biały orzeł, namalowany bezpośrednio na kadłubie samolotu Brandenburg C I. Niestety, trudno powiedzieć który z pilotów lwowskich używał tego godła. Autorem drugiego godła był bezsprzecznie por. S. Stec. Jego godło osobiste uległo jednak bardzo szybko zmianie, ponieważ jeden z jego głównych elementów stał się oficjalnym znakiem przynależności państwowej. Szachownica została więc zastąpiona czteroramienną gwiazdą. W r. 1919 pojawia się w lotnictwie polskim spora liczba samolotów z godłami osobistymi. Były nimi głównie motywy alegoryczne, imiona kobiece i nazwy samolotów oraz elementy geometryczne. Brak jest danych o stosowaniu w lotnictwie polskim barwy jako godeł osobistych pilotów, chociaż w niektórych przypadkach można byłoby przyjąć taki wariant. Wszystkie znane godła osobiste malowane były na kadłubie samolotów. Do godeł osobistych zakwalifikowane zostało także „godło" Centralnych Warsztatów Lotniczych, które było umieszczone na pierwszym zbudowanym w kraju samolocie CWL „Słowik". Godło to było „wizytówką" twórcy samolotu, por. inż. Karola Słowika. Zaprezentowana lista nie jest kompletna, gdyż z całą pewnością istniało znacznie więcej godeł osobistych, o których nie zachowały się materiały fotograficzne i dlatego trudno jest odtworzyć ich wygląd. (cdn)



Na zdjęciach: Fokker E-V nr 185 (pierwsza maszyna por. S. Steca) ● Instruktor A. Haber-Wlyński przy „Albatrosie D-III" ● Fokker E-V nr 187 (nr 001).



Objaśnienie do planszy: 1. Fokker D-III mjra S. Bastyra, 2. „Brandenburg C-I" z III Grupy Lotniczej, 3. Fokker E-V nr 187 por. S. Steca, 4. Fokker E-V nr 185 por. S. Steca, 5. Oeffag D-III sierż. E. Meyera, 6. „Albatros D-III" A. Haber-Wlyńskiego.

Wśród licznych informacji nieprzerwanie napływających na nasze redakcyjne stoły na pierwszym miejscu znalazła się wiadomość o budowie aparatury pomiarowej, przeznaczonej do pracy na Księżycu. Wiadomość ta nie pochodzi z odległych rejonów świata, a z Poznania. Tam bowiem w Obserwatorium Astronomicznym przygotowywany jest unikalny aparat księżycowy. Prace prowadzone są pod kierownictwem prof. Hieronima Hurnika, kierownika Katedry Astronomii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Aparatura polska umieszczona zostanie w najbliższych latach na Księżycu podczas kolejnych doświadczeń, być może prowadzonych przy użyciu pojazdu typu „Łunochod".

28 stycznia na orbity okołoziemskie wprowadzona została seria ośmiu nowych sztucznych obiektów kosmicznych, radzieckich „Kosmosów" oznaczonych numerami od 791 do 798. Godny uwagi jest fakt, iż satelity wyrzucone zostały przy użyciu jednej tylko rakiety nośnej.

Z centrum dalekosiężnej łączności w Moskwie informują, że do dnia 22 stycznia radzieckie próbniki kosmiczne „Wenus-9" i 10 obiegły planetę Wenus 46 razy (pierwszy) i 44 razy (drugi). Próbniki od trzech miesięcy znajdują się na orbitach planety Wenus, prowadząc cały czas wszechstronne badania. Uzyskano szereg cennych danych o strukturze obłoków okalających planetę. Między innymi udało się ustalić, że warstwa obłoków sięga wysokości około 65 km. Obłoki wenusjańskie są bardziej przezroczyste niż obserwowane na Ziemi, stąd też światło słoneczne nie jest zbyt pochłaniane, a jedynie rozpraszane. Aparatura pokładowa próbników bada m. in. pole magnetyczne planety i szereg innych właściwości fizycznych. Wszystkie systemy i podukłady działają sprawnie, a potok informacji biegnący obecnie z odległości 183 mln km nie ulega najmniejszym zahamowaniom.

W najdalej na północy położonym ośrodku rakietowym, w szwedzkiej miejscowości Kiruna, rozpoczną się wkrótce prace, które umożliwią w przyszłości starty wielkich rakiet sondażowych. Jak wynika z doniesień agencyjnych, na rozbudowę ośrodka wyasygnowano 3 mln. koron szwedzkich.

Na liście sztucznych obiektów kosmicznych, które w roku bieżącym umieszczone zostaną na orbitach okołoziemskich, znajduje się 26 satelitów przygotowanych przez NASA. W lutym spodziewany jest start łącznościowego „Intelsata-4A", a w kwietniu przewidziano start satelity „Lageos" przeznaczonego dla potrzeb geodezji. Satelita ten ma na całej powierzchni odbłyśniki laserowe. Promienie laserowe wysyłane będą z naziemnych stacji pomiarowych.

Również w kwietniu spodziewany jest start satelity „Marisat-A", obiektu przeznaczonego wyłącznie dla potrzeb łączności morskiej. Dwa dalsze tego rodzaju satelity, noszące oznaczenie B i C, zostaną wprowadzone na orbity okołoziemskie w ciągu roku bieżącego.

Znany astronauta amerykański Donald Slayton mianowany został zastępcą dyrektora programu lotu samolotu kosmicznego („Orbiter"), który wyniesiony zostanie przy pomocy rakiety transportowej („Space Shuttle"). Pierwsze doświadczalne próby lądowania samolotu kosmicznego przeprowadzone zostaną w roku przyszłym na terenie ośrodka im. Edwardsa.

W prasie zachodniej opublikowano zdjęcie znaku rozpoznawczego satelity biologicznego „Kosmos-782". Owalny znak ma dwa napisy „Biosputnik" wykonane alfabetem rosyjskim i łacińskim. Poza tym umieszczono rysunek kulistego zasobnika z antenami, przypominającego statek kosmiczny „Wostok". Masa „Biosputnika" określana jest na 4,5 tony. Jak już informowaliśmy, satelita ten odzyskany został w całości 15 grudnia ub. r.

P.E.

TRANSPORT

■ **W Związku Radzieckim** dużą wagę przywiązuje się do rozbudowy i modernizacji portów lotniczych. Nowe, nowoczesne dworce pasażerskie otrzymały porty lotnicze Leningradu, Alma Aty, Dniepropietrowska, Rygi, Magadanu i in. W najbliższym czasie przewidziana jest gruntowna rozbudowa moskiewskiego portu Wnukowo, która ma doprowadzić do przeszło dwukrotnego zwiększenia jego przepustowości. Nowe dworce — pasażerski i towarowy — otrzyma także moskiewski port Domodiedowo.

■ **W obszarze** powietrznym Moskwy będzie wprowadzona automatyzacja kontroli ruchu lotniczego.

■ **Port lotniczy** w Leningradzie ma uzyskać do roku 1980 pełną automatyzację obsługi pasażerskiej.

■ **Lotnictwo ChRL** rozpoczęło regularne loty z Pekinu do stolicy Kambodży Phnom Penh.

■ **NRD** zawarła umowę o komunikacji lotniczej z Pakistanem.

■ **Mnożące się** przypadki łamania przepisów taryfowych przez stosowanie nieprzewidzianych w uzgodnieniach międzynarodowych zniżek i prowizji skłoniły lotnicze władze francuskie do podjęcia energicznej akcji zwalczania tej niedozwolonej konkurencji na terenie Francji. Wobec łamiących zasady taryfowe władze zapowiedziały surowe represje. Przewidują one obok kar pieniężnych areszt od 10 dni do 2 miesięcy.

■ **Brytyjska** izba lordów uznała stosowaną przez towarzystwo „British Airways" praktykę przyjmowania rezerwacji ponad liczbę miejsc oferowanych za nielegalną.

■ **W związku** z postępem technicznym w obsłudze samolotów, towarzystwo „Pan American" zamierza w okresie do połowy roku 1977 zmniejszyć o jedną trzecią liczbę mechaników pokładowych.

■ **Dla uniknięcia skutków** „wirującej groźby" (patrz „SP" nr 4/1976) w Stanach Zjednoczonych zwiększono do 1 mili odległość, która powinna dzielić podczas lądowania samolot lekki od poprzedzającego go samolotu ciężkiego.

■ **Na Węgrzech** nastąpiła zmiana kierownictwa lotnictwa cywilnego. Nowym generalnym dyrektorem zarządu został dr Emil Hinek, a naczelnym dyrektorem towarzystwa „Malev" — Josef Javor. **(o)**

■ **Od pierwszego** kwietnia „Lufthansa" wprowadzi do eksploatacji dwa samoloty A-300-B-2. W maju otrzyma ona z wytwórni trzeci samolot. Maszyny te obsługiwać będą trasy krajowe i międzynarodowe. Każdy z samolotów będzie mógł zabrać na swój pokład 229 pasażerów w klasie ekonomicznej i 24 w pierwszej. W związku z wprowadzeniem do floty „Lufthansy" nowego typu samolotu, trwa obecnie szkolenie 500 mechaników. **(ż)**

LOTNISKA

■ **Dwukrotnie** zwiększyła się przepustowość portu lotniczego Zurych — Kloten. W listopadzie ub. roku oddany został do eksploatacji nowy dworzec lotniczy. Obecnie port lotniczy w Zurychu ma możliwość obsłużenia do około 12 mln pasażerów rocznie. Zdolność ta winna wystarczyć do około 1985 r. Jednocześnie z nowym dworcem lotniczym oddano do użytku ośmiopiętrowy parking na 2100 samochodów.

■ **W rejonie** miasta Nagasaki (Japonia) oddano do użytku nowy port lotniczy zbudowany na położonej około 2,5 km od lądu wyspie. Port będzie obsługiwał teren zamieszkany przez około 2 mln osób. Droga startowa na nowym lotnisku liczy 2620 m długości. Port lotniczy posiada połączenie z lądem w postaci mostu.

■ **W Sztokholmie** na lotnisku Arlanda przeprowadzone zostały prace w celu wykonania na drodze startowej podłużnych i poprzecznych rowków o głębokości 3 mm. Rowkowanie znacznie polepszyło szorstkość nawierzchni oraz zabezpiecza przed tzw. aquaplaningiem.

■ **Mirabel** — nowy port lotniczy Montrealu jest drugim co do wielkości powierzchni portem lotniczym świata. Z uwagi na duży teren lotniska hałas nie będzie docierał do położonych wokół lotniska osiedli. Mirabel jest jednocześnie drugim, po Washington-Dulles, portem lotniczym gdzie konsekwentnie wprowadzono obsługę pasażerów przy pomocy „mobil gate" — jeżdżących poczekalni.

■ **Rząd grecki** zlecił zespołowi fachowców z Aeroport de Paris i Flughafen Frankfurt/Main opracowanie lokalizacji nowego portu lotniczego dla Aten.

■ **W październiku** ub. r. upłynęło trzydziestolecie zarządu portów lotniczych Paryża. W związku z tym podano kilka interesujących danych o działalności tych portów. W 1947 roku port lotniczy Orly obsłużył 110 tys. pasażerów, a Le Bourget 340 tys. W 1951 roku oba porty po raz pierwszy obsłużyły w ciągu roku milion pasażerów. W marcu 1974 roku otwarty został trzeci wielki port lotniczy Paryża — Charles de Gaulle. W roku 1975 trzy porty lotnicze Paryża obsłużyły 17,4 mln pasażerów.

PRZEMYSŁ

■ **30 czerwca** 1975 r. przemysł lotniczy Francji zatrudniał blisko 108 tysięcy pracowników. Z tej liczby około 60 tys. osób pracowało przy budowie płatowców, ponad 22 tys. przy budowie silników lotniczych i około 25 tys. przy produkcji wyposażenia lotniczego.

■ **Zakłady** Lockheed podpisały z rządem Grecji umowę w sprawie budowy fabryki lotniczej w mieście Tanagra (ok. 80 km od Aten). Zakłady te będą głównie przeznaczone na bazę techniczną lotnictwa cywilnego oraz prowadzić będą naprawy sprzętu wojskowego.

■ **W połowie** listopada ub. r. wystartował do pierwszego lotu prototyp japońskiego samolotu dyspozycyjnego Fuji FA-300. Samolot ten powstał przy ścisłej współpracy Japonii z zakładami Rockwell. Jest to odpowiednik samolotu Rockwell Commander 700. Fuji FA-300 posiada dwa silniki o mocy 340 KM każdy (Lycoming TIO-540-R2AD). Przewozić może w ciśnieniowej kabinie od sześciu do dziewięciu pasażerów. Bardziej szczegółowe dane techniczne ogłoszone zostaną dopiero po uzyskaniu przez samolot świadectwa typu. **(ż)**

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

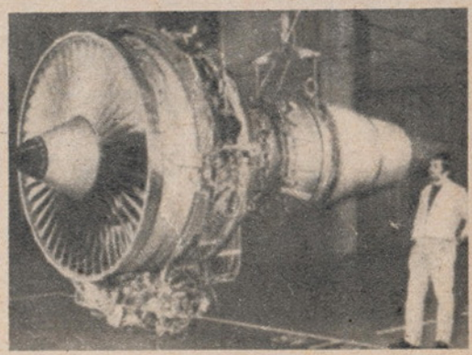
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 6.II.1976 r. Zam. 114.
INDEKS 37606 J-45

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PZL—106 „KRUK"

W czasopiśmie lotniczym Niemieckiej Republiki Demokratycznej znaleźliśmy powyższe zdjęcie nowych polskich samolotów rolniczych „Kruk" z informacją, że od 1976 r. będą one użytkowane również przez przedsiębiorstwo „Agrarflug-Interflug" w NRD.



SILNIK ODRZUTOWY

Silnik odrzutowy CFM-56 przewidziany dla samolotów pasażerskich najbliższego 20-lecia. Ciąg startowy przy +15°C — 10 000 kG. Jednostkowe zużycie paliwa — 360 g/kG/h. Ciąg na wysokości 10 km i przy prędkości M = 0,8 wynosi 2 600 kG. Hałas o 10 EPNdB niższy od poziomu dopuszczalnego przez obecną normę. Masa silnika — 1 750 kg. Średnica — 1,81 m, długość — 2,28 m. Próby silnika w locie mają się rozpocząć w połowie 1977 r.

NA NAJBLIŻSZE DZIESIĘCIOLECIE

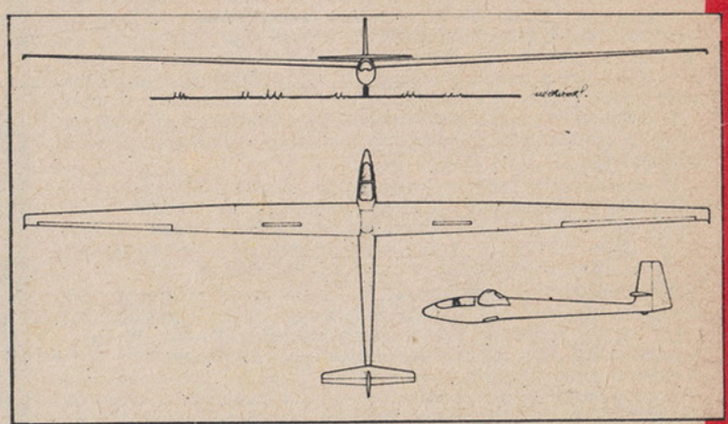
Oto kilka odczutowych samolotów pasażerskich opracowywanych w nowych, ulepszonych wersjach na okres lat 1976—1985.

Dassault „Mercure" z 2 silnikami CFM-56 (10 000 kG ciągu każdy).

Airbus A-300B-11 z 4 silnikami CFM-56. 214 pasażerów na trasie ponad 11 800 km.

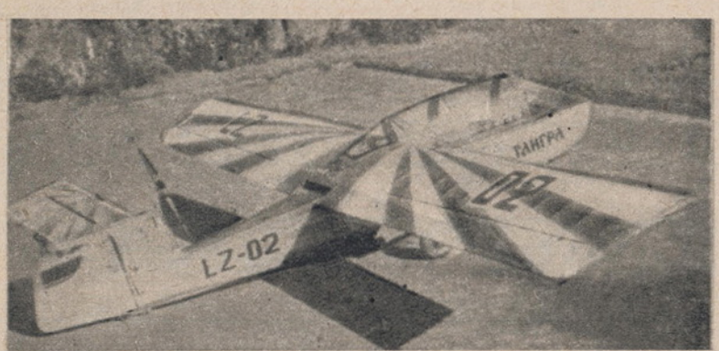
Boeing-707-300 z 4 silnikami CFM-56. Odpowiednik Airbusa A-300B-11.

BAC-111-800 z 2 silnikami CFM-56. 161 pasażerów.



SZYBOWIEC WYSOKOŚCIOWY

„Alcol", to pierwszy amerykański szybowiec „stratosferyczny" przewidziany do pobicia światowego rekordu wysokości lotu. „Alcol" z kabiną ciśnieniową został oblatany w maju 1973 r. Próby trwają. Konstruktor oczekuje, że szybowiec będzie mógł bezpiecznie osiągnąć pułap do 18 000 m (aktualny rekord z 1961 r. wynosi 14 102 m). Rozpiętość — 20 m, wydłużenie — 28, obciążenie pow. — 30 kg/m². Profil opracowany specjalnie. Płat laminatowy. Kadłub konstrukcji mieszanej (drewno-laminat). Przewiduje się też budowę wersji 2-miejscowej służącej jako latające laboratorium aerologiczne.

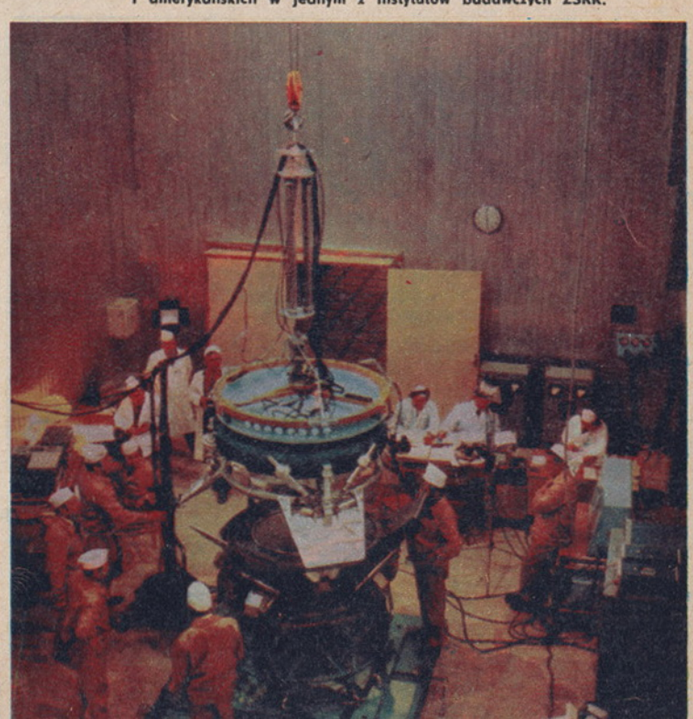


AMFIBIA Z BUŁGARII

„Tangra" — dwumiejscowy samolot-amfibia zaprojektowany w Bułgarii przez inżynierów Ludmiła Wasilewa, Swietosława Wasilewa i mistrza sportu Angela Miłanowa (na zdjęciu), a zbudowany przy współpracy zespołu modelarzy lotniczych z Pałacu Młodzieży w Sofii.

Rozpiętość — 8,40 m, długość — 5,60 m, wysokość (na kołach) — 1,42 m. Prędkość max. — 160 km/h, prędkość min. — 70 km/h, zasięg max. — 800 km. Samolot jest napędzany silnikiem od samochodu „Trabant", zabudowanym wraz ze śmigłem ciągnącym w stateczniku pionowym.

Zdjęcia i rysunki: MM, „Mlad Konstruktor", „Flieger Revue", „Aviasport", „Aerokurier".

PRÓBY

Tak wyglądały próby zespołu połączeniowego statków „Sojuz-Apollo" prowadzone w roku ubiegłym przez specjalistów radzieckich i amerykańskich w jednym z instytutów badawczych ZSRR.